VERSÃO PORTUGUESA

PlayStation.2

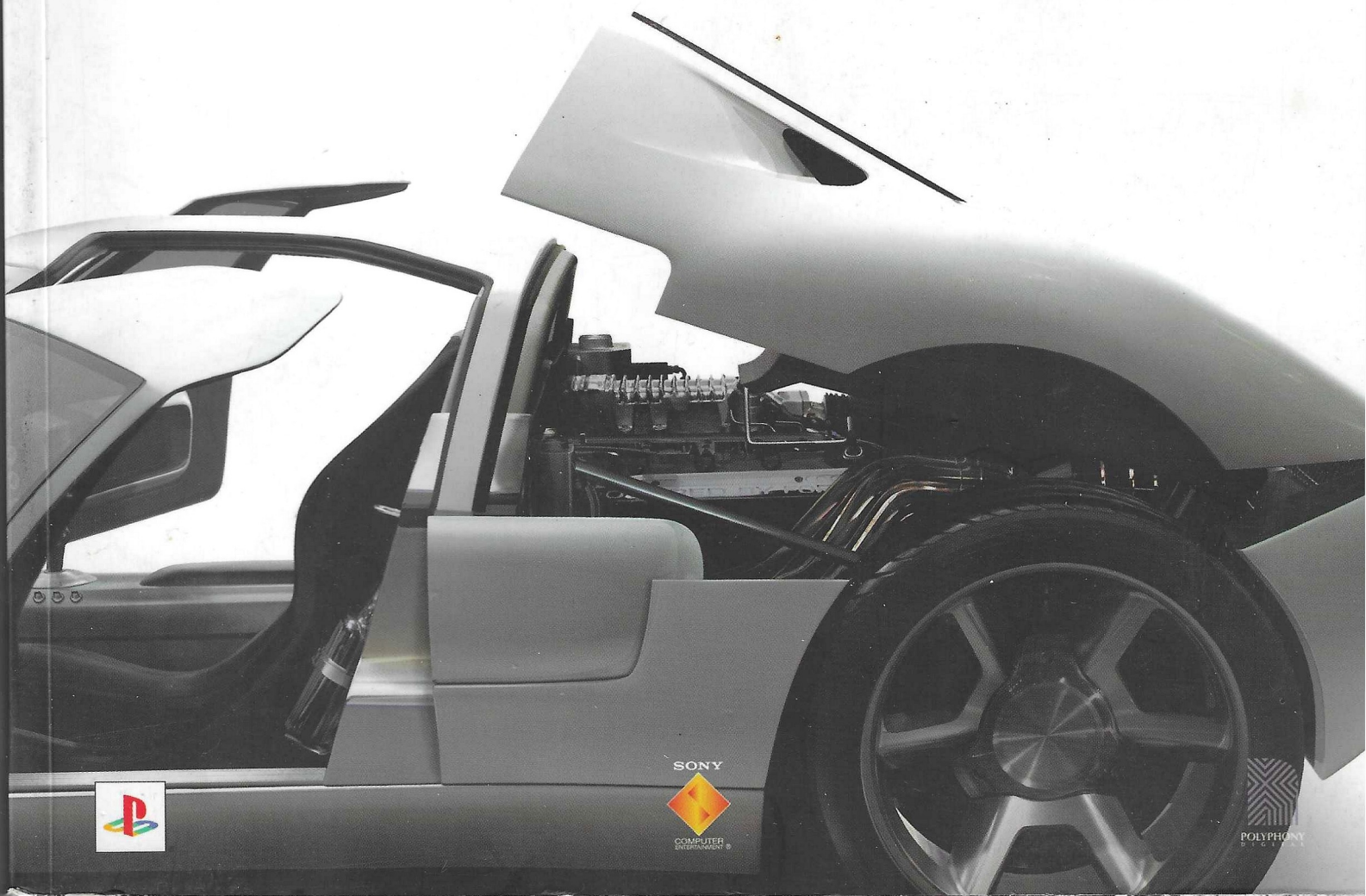
5.00€

piggyback

GRAN TURISMO® 4

THE REAL DRIVING SIMULATOR

O GUIA OFICIAL

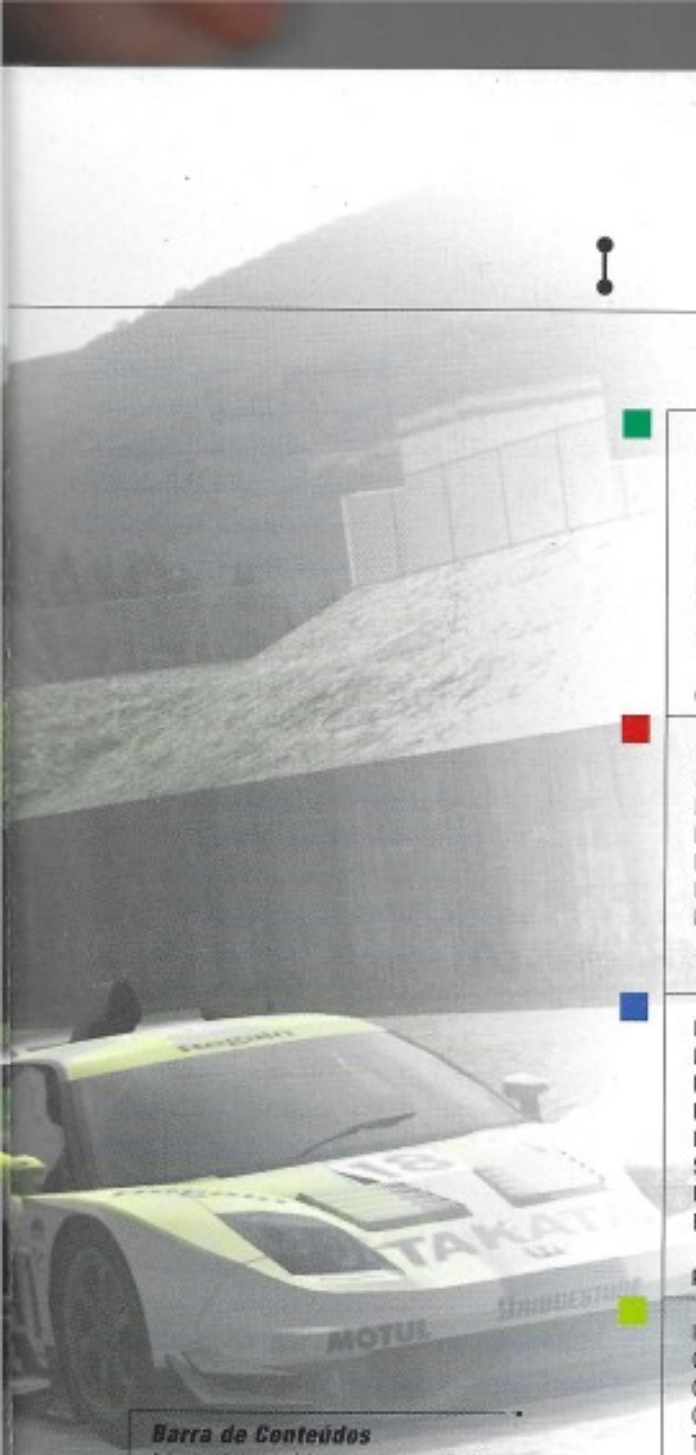


SONY COMPUTER ENTERTAINMENT

POLYPHONY DIGITAL

ENEOS
NISSAN
TOM'S
Advan
castrol
WOODONE
MICHELIN

ÍNDICE



O INÍCIO 4

Em Resumo 6
Controlos 7
Modos de Corrida 10
Menu Principal 12
Opções 14
Modo Arcade 15
Modo Gran Turismo 17
Conselhos dos Profissionais 23

CONDUÇÃO 26

Em Resumo 28
Introdução 28
Licença National B 29
Licença National A 37
Licença International B 44
Licença International A 49
Licença Special 55

TUNING E CONFIGURAÇÕES 60

Em Resumo 62
Introdução 63
Preparação no Modo Arcade 64
Preparação no Modo Gran Turismo 67
Modificações no Modo Gran Turismo 69
Sumário 86
Um Exemplo Completo de Preparação 88
Dicas de Configurações 89

PISTAS 92

Introdução 94
Circuitos Mundiais 96
Circuitos Originais 122
Circuitos Urbanos 138
Terra & Neve 160
Circuitos de Treino 172
Potência & Velocidade 177

DESAFIOS 178

Em Resumo 180
Desbloquear Todos os Carros 180
Vitória Total 214
Guia de Corridas 231
Driving Missions 247

MODO PHOTO 262

Em Resumo 264
Introdução 264
O Básico 265
As Chaves do Sucesso 267
Galeria de Fotos 276

ÍNDICE E GLOSSÁRIO 286

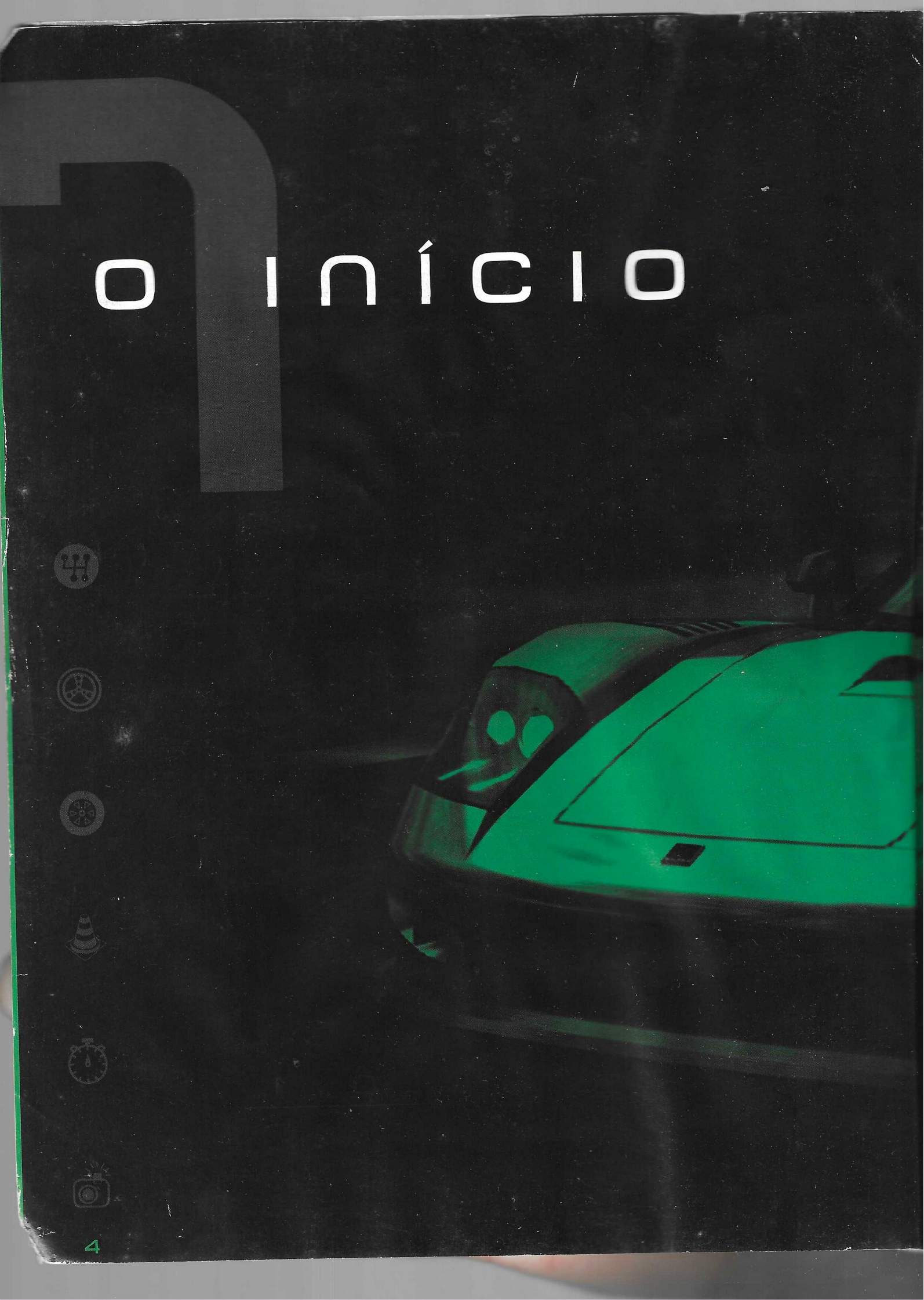
ÍNDICE TEMÁTICO DESDOBRÁVEL

Barra de Conteúdos
A barra de conteúdos na margem direita de cada página dupla é uma ferramenta de navegação concebida para vos ajudar a localizar no guia. O primeiro bloco indica os capítulos, e os seguintes as várias secções do capítulo que estão a ler.

Usar o Desdobrável
Para encontrar facilmente informações específicas, mantenham o desdobrável sempre aberto. Inclui um índice temático de fácil consulta que vos ajudará a encontrar rapidamente respostas às vossas questões.

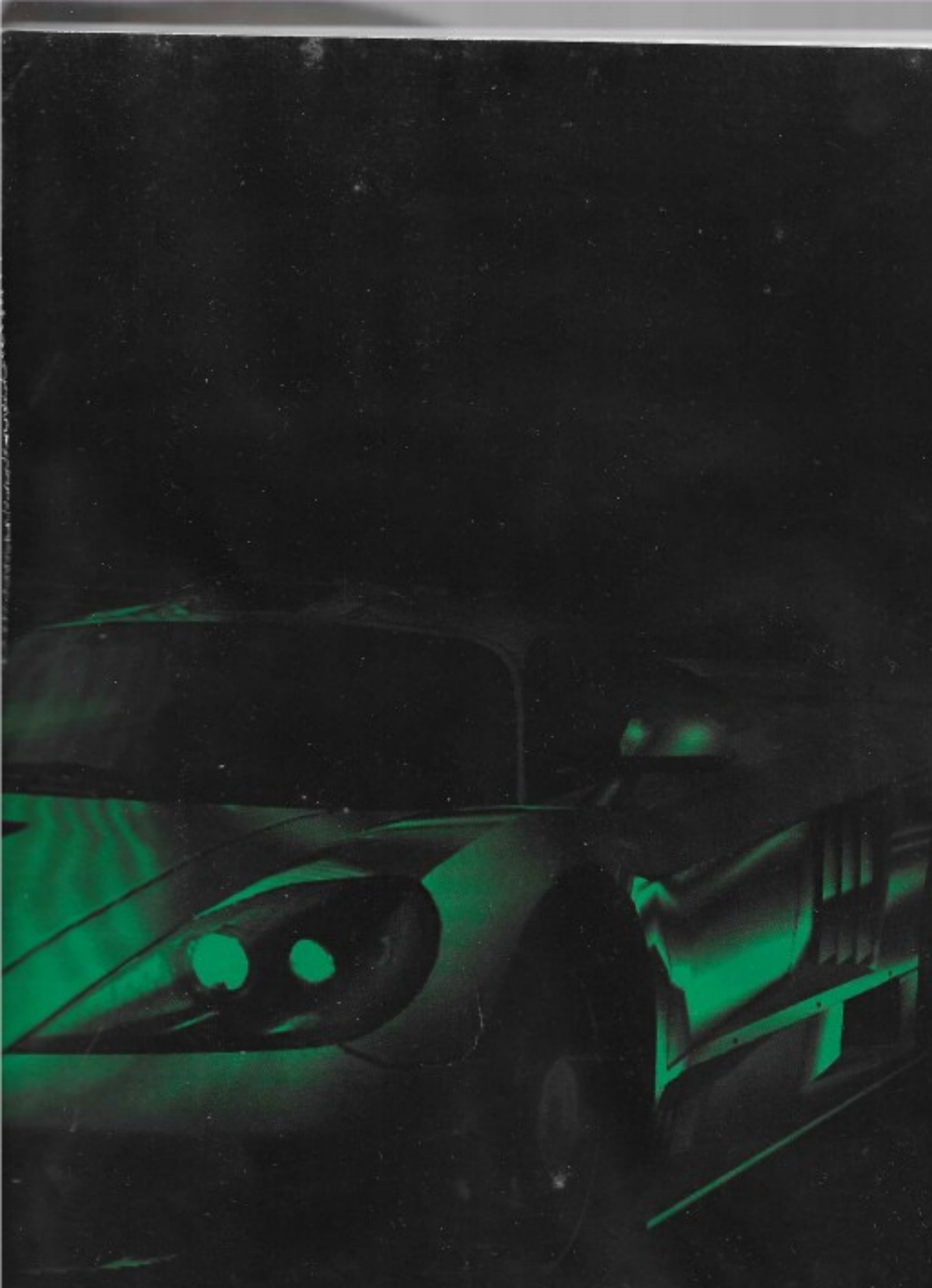
Valores de BHP
Os valores de BHP usados neste guia encontram-se na grande maioria dos ecrãs do jogo. Estes números podem variar ligeiramente em alguns menus.

O INÍCIO



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS



CAPÍTULO 1

Antes de se tornarem ases do volante precisam de aprender a começar uma corrida e a conduzir os carros! De modo a darem as primeiras aceleradelas de forma segura, este capítulo introduz as funções básicas e fornece conselhos de navegação úteis através dos menus de *Gran Turismo 4*.

em resumo

Se estão ansiosos para saltar para o volante de um carro e dar a primeira volta em GT4, sigam estas instruções.

Navegação nos menus

A tabela em baixo explica as três funções principais utilizadas na navegação dos menus.

Função	Comando Analógico	Volante Driving Force Pro	Volante GT Force
Mover o cursor	*Botões direccionais ou analógico esquerdo*	*Botões direccionais*	*Virar volante para a esquerda/direita; usar L e R para mover para cima e para baixo*
Confirmar / Aceitar	*Pressionar ⊗ ou ○*	*Pressionar ⊗, ○ ou acelerador*	*Acelerador*
Cancelar / Regressar ao menu anterior	*Pressionar △ ou □*	*Pressionar △, □ ou travão*	*Travão*

Gravar e carregar um jogo

Gran Turismo 4 tem um sistema de *save* automático que grava o progresso num Cartão de Memória. Para desactivar (ou reactivar) esta função, visitem o ecrã Options e abram o submenu Misc. Podem gravar o jogo manualmente se seleccionarem Save no Menu Principal ou no ecrã Home no Modo Gran Turismo.

O ficheiro é carregado automaticamente sempre que reiniciarem *Gran Turismo 4*.

Opções importantes

É possível configurar várias definições no menu Options. Podem aceder-lhe através do Menu Principal ou a partir do ecrã Home no Modo Gran Turismo.

- **Transmissão:** no submenu Race, selecionem MT ou AT para alternar entre mudanças manuais e automáticas. Se escolherem transmissão automática, podem subir e descer as mudanças pressionando R2 e L2, respectivamente.

- **Definições de ecrã:** no submenu Screen, escolham a definição (4:3 ou 16:9) que melhor se adapta à TV. Esta escolha determina a apresentação das corridas em ecrã dividido: divisão horizontal em 4:3 e vertical em 16:9.

- **Música de fundo:** o submenu Sound permite ajustar o volume dos efeitos sonoros e da música de fundo em todas as situações de jogo. Se quiserem ouvir apenas o rugir dos motores e o guinchar dos pneus durante as corridas, por exemplo, basta baixar o volume da música de fundo (Race BGM) até 0.

- **Comandos:** a secção Controllers no menu Options permite configurar os comandos ou o volante de modo a adaptarem-se às vossas preferências pessoais.

Começar uma corrida no Modo Arcade

Seleccionem o Modo Arcade no Menu Principal e escolham um tipo de corrida:

- O modo Single Race leva-vos a participar numa única corrida contra adversários controlados pela IA.

- O modo Time Trial é uma corrida contra o relógio numa pista vazia: será que conseguem bater os vossos melhores tempos?

- O modo 2 Player Split-Screen permite que dois jogadores se defrontem ao longo de uma corrida no mesmo ecrã.

- O modo Multi LAN Race é uma opção multijogador em rede para seis jogadores. Consultem o manual do jogo para mais informações relativamente ao hardware necessário.

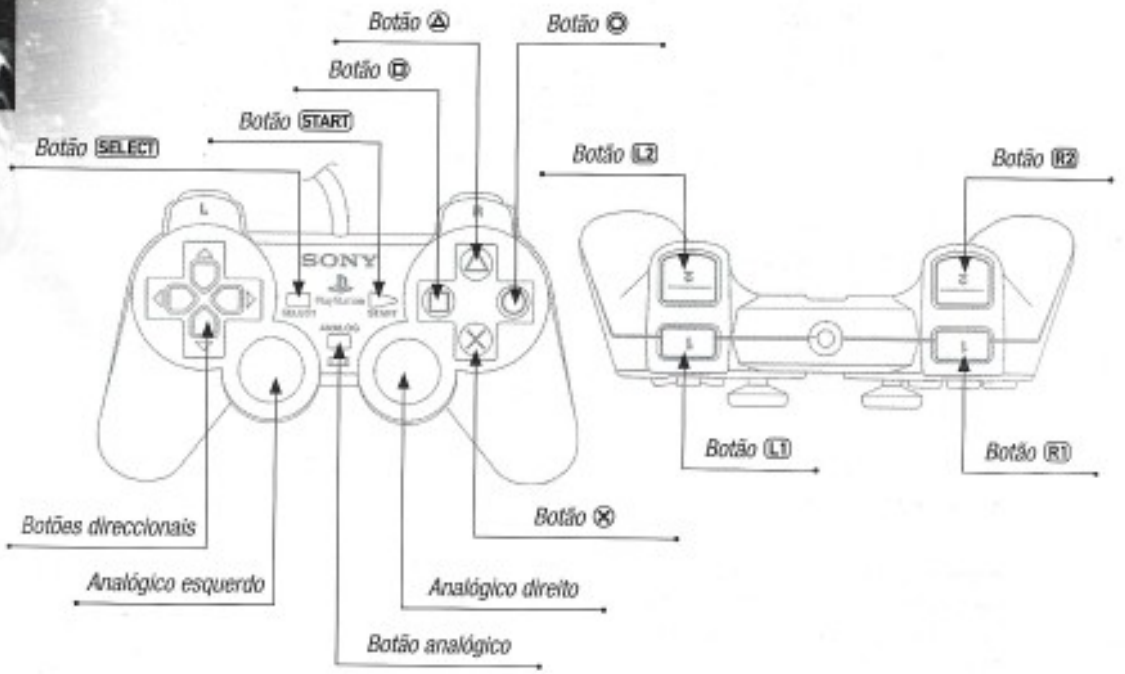
Agora escolham o tipo de pista onde querem correr e de seguida o percurso específico, a direcção da corrida e o veículo. Finalmente, decidam entre os modos A-Spec e B-Spec – para mais informações, consultem as páginas 10-11.

Começar uma corrida no modo Gran Turismo

Seleccionem o modo Gran Turismo no Menu Principal. Antes da primeira corrida têm de comprar um veículo, por isso visitem um dos vários stands de carros novos ou usados no World Map. O orçamento inicial é de 10.000 créditos, por isso procurem uma pechincha nas três lojas de carros usados (1980s, Early 90s e Late 90s). Assim que saltarem para trás do volante, sigam para o menu Beginner Events e entrem na Sunday Cup, que está aberta a todos os carros e não necessita de licenças de condução. Seleccionem uma pista, confirmem a participação e escolham entre os modos A-Spec ou B-Spec. Para mais informações sobre estes estilos, consultem as páginas 10-11.

CONTROLOS

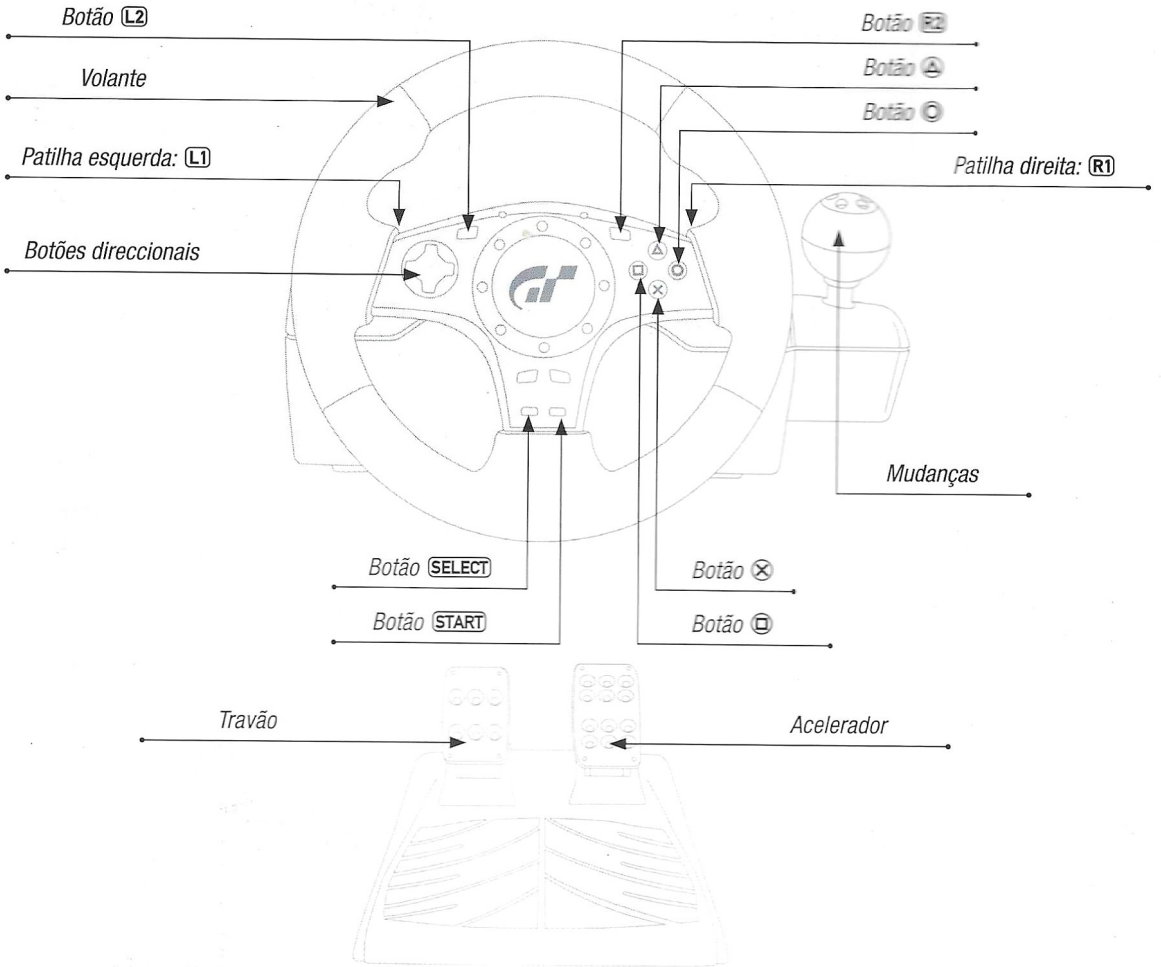
Consultem os seguintes diagramas e tabelas para se familiarizarem com as funções do periférico seleccionado. Como é óbvio, estas informações apenas estão correctas caso não tenham modificado os controlos disponíveis por defeito no menu Options.



Comando da PS2

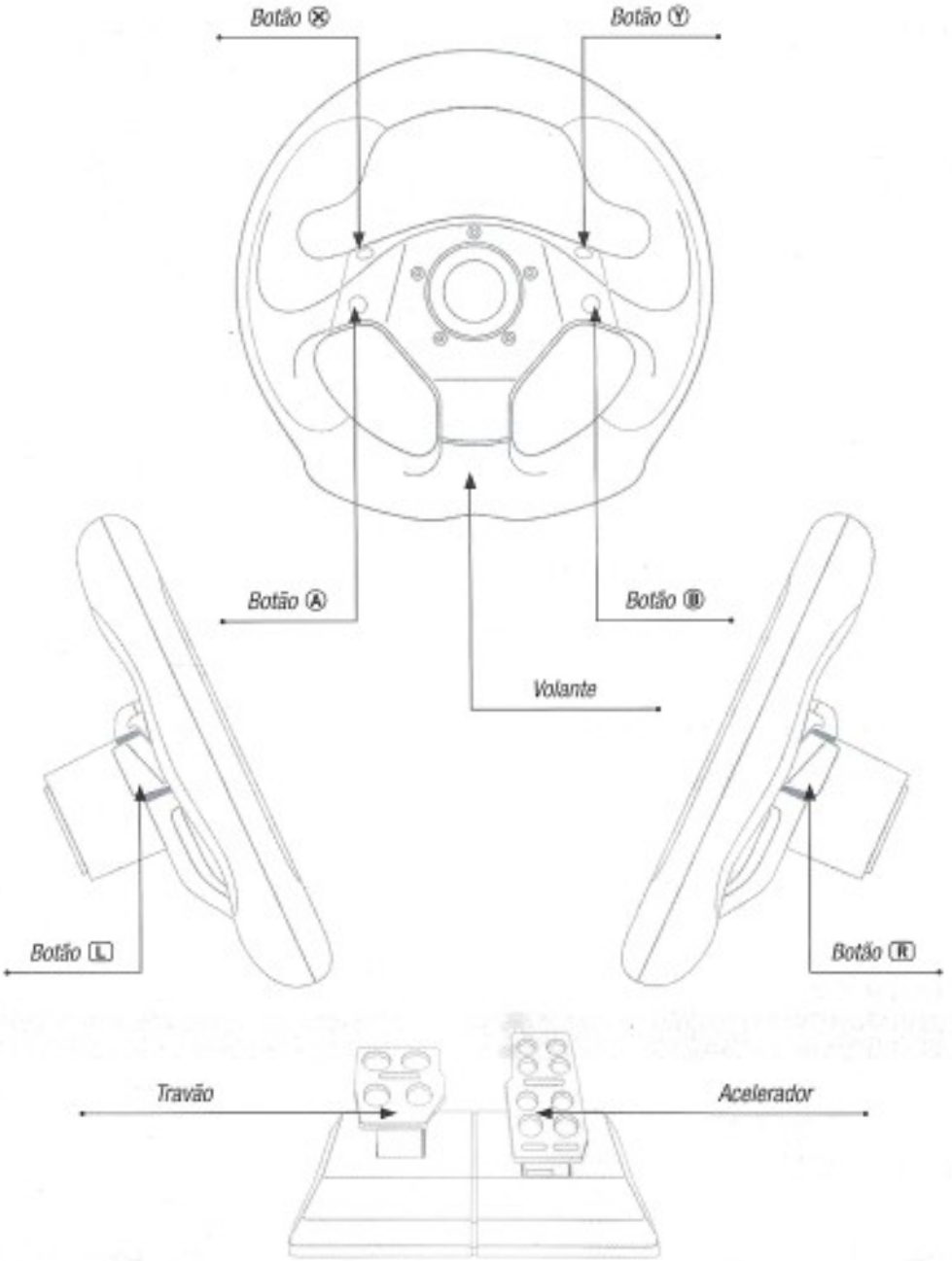
Comandos	Nos Menus	Nas Corridas	Nos Replays
Botões direccionais	Mover o cursor	Direcção	**Cima e baixo**: alternar entre os carros **Esquerda e direita**: espreitar pelas janelas laterais
Analógico esquerdo	Mover o cursor	Direcção	-
Analógico direito	-	**Cima**: acelerar **Baixo**: travar	-
Botão ⊗	Confirmar / Aceitar	Acelerar	Alternar entre perspectiva interna e externa
Botão ○	Confirmar / Aceitar	Travão de mão	Activar ou desactivar música de fundo
Botão □	Cancelar / Regressar ao ecrã anterior	Travar	Activar ou desactivar sincronização
Botão △	Cancelar / Regressar ao ecrã anterior	Marcha-atrás	Zoom
Botão L1	-	Perspectiva traseira	Perspectiva traseira (câmara interna)
Botão R1	-	Turbo	Mudar perspectiva (câmara interna)
Botão L2	-	Descer mudança (transmissão manual)	Perspectiva da esquerda (câmara interna)
Botão R2	-	Subir mudança (transmissão manual)	Perspectiva da direita (câmara interna)
Botão START	-	Activar ou desactivar pausa	Saltar replay
Botão SELECT	-	Mudar câmara	Activar ou desactivar pausa
Botão Analógico	Activar ou desactivar analógicos	Activar ou desactivar analógicos	Activar ou desactivar analógicos

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS



Driving Force Pro

Comandos	Nos Menus	Nas Corridas	Nos Replays
Volante	-	Direcção	-
Acelerador	Confirmar / Aceitar	Acelerar	-
Travão	Cancelar / Regressar ao ecrã anterior	Travão	-
Mudanças	-	**Cima**: subir mudança **Baixo**: descer mudança	-
Botões direccionais	Mover o cursor	**Esquerda**: perspectiva lateral **Direita**: perspectiva lateral **Baixo**: perspectiva traseira	**Cima e baixo**: alternar entre os carros **Esquerda e direita**: espreitar pelas janelas laterais
Botão ⊗	Confirmar / Aceitar	-	Perspectiva interna/externa
Botão ○	Confirmar / Aceitar	Travão de mão	Activar ou desactivar música
Botão □	Cancelar / Regressar ao menu anterior	-	Activar ou desactivar sincronização
Botão △	Cancelar / Regressar ao menu anterior	Marcha-atrás	Zoom
Botão L1	-	Descer mudança (transmissão manual)	Perspectiva traseira (câmara interna)
Botão R1	-	Subir mudança (transmissão manual)	Mudar perspectiva (câmara interna)
Botão L2	-	Perspectiva traseira	Perspectiva da esquerda (câmara interna)
Botão R2	-	Turbo	Perspectiva da direita (câmara interna)
Botão START	-	Activar ou desactivar pausa	Saltar replay
Botão SELECT	-	Mudar câmara	Activar ou desactivar pausa



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

GT Force

Comandos	Nos Menus	Nas Corridas	Nos Replays
Volante	Mover o cursor	Direcção	-
Acelerador	Confirmar / Aceitar	Acelerar	-
Travão	Cancelar / Regressar ao ecrã anterior	Travar	-
Botão ⊗	-	Perspectiva traseira	Alternar entre perspectiva interna e externa
Botão Ⓨ	Cancelar / Regressar ao ecrã anterior	Travão de mão	Activar ou desactivar música de fundo
Botão Ⓐ	-	Activar ou desactivar pausa	Activar ou desactivar sincronização
Botão Ⓑ	Confirmar / Aceitar	-	Zoom
Botão Ⓛ	Mover o cursor	Descer mudança (transmissão manual)	-
Botão Ⓡ	Mover o cursor	Subir mudança (transmissão manual)	-

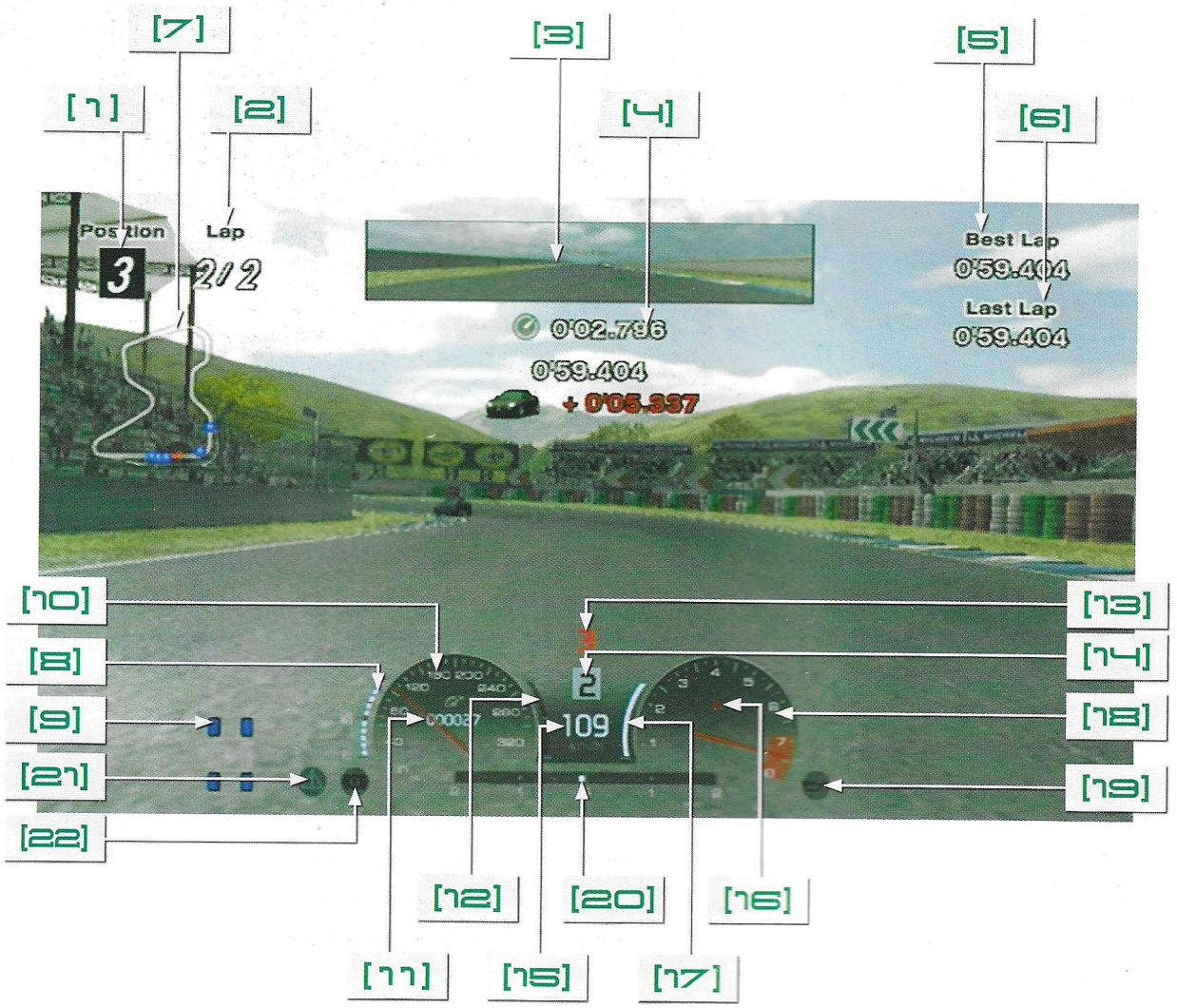
MODOS DE CORRIDA

Gran Turismo 4 tem dois modos de corrida distintos: A-Spec, no qual participam como condutor, e B-Spec, onde desempenham o papel do director da equipa. A próxima secção explica o funcionamento da interface presente no ecrã em ambos os modos de jogo.

ECRÃ DE JOGO NO MODO A-SPEC

O modo A-Spec é a experiência de condução tradicional: com o volante nas mãos e os pedais nos pés, o sucesso depende da técnica, poder de improviso e potência pura do veículo que controlam.

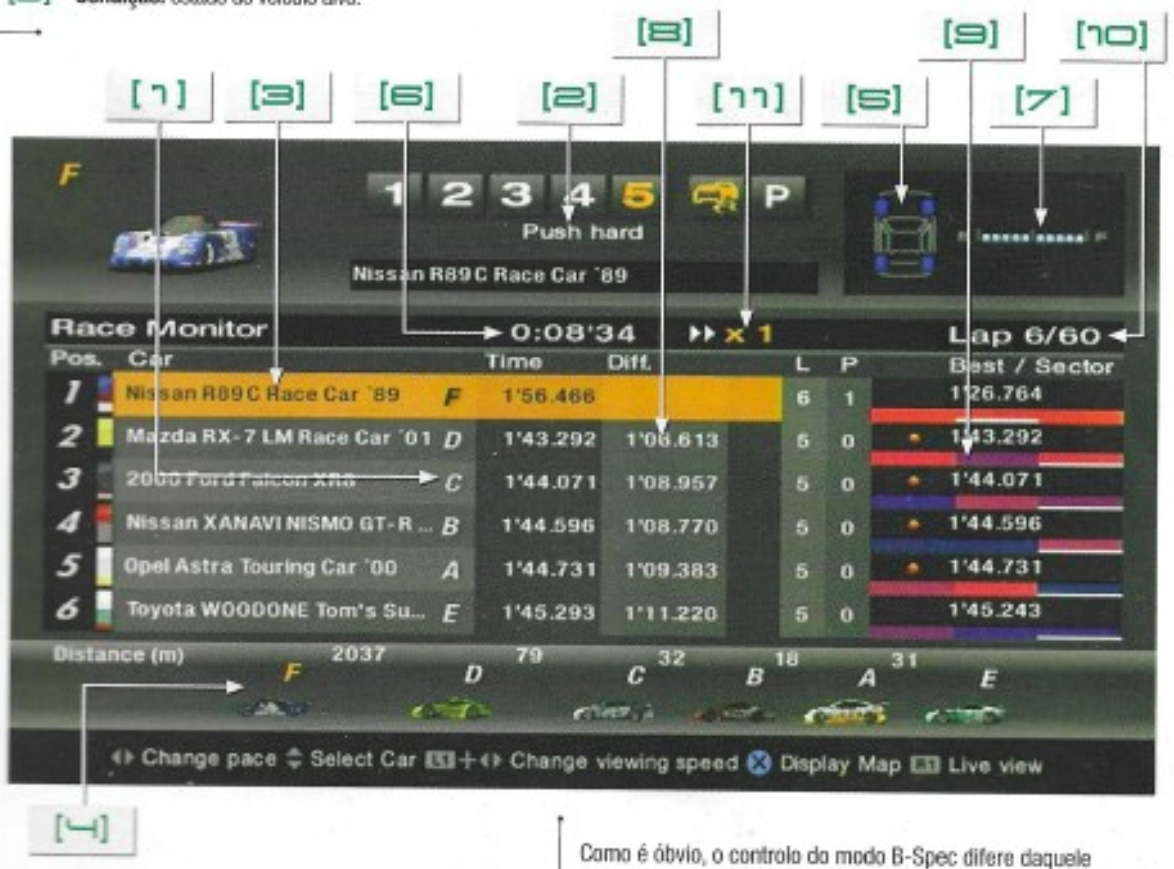
[1] **Posição:** a vossa posição na corrida.
[2] **Número de Voltas:** a volta em que se encontram e o total de voltas de toda a corrida.
[3] **Espelho Retrovisor:** a visão traseira do condutor.
[4] **Tempo da Volta:** o vosso tempo na volta actual.
[5] **Melhor Volta:** a volta mais rápida.
[6] **Última Volta:** o tempo da última volta.
[7] **Mapa:** o mapa da pista; o ponto vermelho representa o vosso carro e os pontos azuis os dos adversários.
[8] **Combustível:** apenas surge em algumas corridas.
[9] **Desgaste dos Pneus:** apenas surge em algumas corridas.
[10] **Velocímetro:** mostra a velocidade do veículo.
[11] **Conta-quilómetros:** o número de quilómetros percorridos pelo veículo.
[12] **Nível de Travões:** indica a intensidade das travagens.
[13] **Mudança Aconselhada:** indica a mudança ideal para a próxima curva; pisca quando é aconselhável travar.
[14] **Mudanças:** mostra a mudança actual.
[15] **Indicador de Velocidade Digital:** indicador digital de velocidade.
[16] **Indicador de Mudanças:** luz de aviso que indica quando é necessário subir uma mudança.
[17] **Nível de Aceleração:** indica a intensidade da aceleração.
[18] **Conta-rotações:** a actividade do motor em rpm.
[19] **Nível de Óleo:** mostra o nível de óleo do veículo.
[20] **Nível das Forças G:** indica a força gravitacional exercida sobre o veículo durante a aceleração e a travagem.
[21] **Medidor ASM:** indicador ASM
[22] **Travão de Mão:** acende quando o travão de mão é utilizado.



ECRÃ DE JOGO NO MODO B-SPEC

O modo B-Spec é uma nova adição à série *Gran Turismo* na qual podem sair de trás do volante e assumir o papel de director de equipa. Com um condutor da IA a assumir o controlo directo do veículo, são responsáveis pela preparação do carro e pela estratégia do condutor ao longo da corrida. Neste modo podem alternar entre dois ecrãs através do botão R1. O primeiro é o Broadcast View, que mostra a corrida; o segundo é o Race Monitor, ilustrado na imagem em baixo.

[1] **Participantes:** lista de participantes de A a F de acordo com a posição na grelha de partida (o cursor selecciona o veículo alvo).
[2] **Janela de Comando:** exibe as instruções atribuídas ao piloto.
[3] **Condição:** estado do veículo alvo.
[4] **Ordem:** ordem de todos os carros na corrida.
[5] **Desgaste dos Pneus:** condição dos pneus do carro.
[6] **Tempo:** tempo decorrido desde o início da corrida.
[7] **Combustível:** a quantidade de combustível restante.
[8] **Diferença:** a diferença de tempo do primeiro classificado.
[9] **Desempenho por Sector:** desempenho de cada veículo por sector (o vermelho indica o melhor desempenho e o azul o pior).
[10] **Número de Voltas:** exibe a volta actual e o número total de voltas da corrida.
[11] **Velocidade de Exibição da Corrida:** mostra a velocidade a que a corrida se desenrola (podem alterá-la pressionando simultaneamente em L1 e esquerda ou direita nos botões direccionais).



Como é óbvio, o controlo do modo B-Spec difere daquele do modo A-Spec, como podem ver na tabela em baixo.

Botão	Função
Botões direccionais	***Esquerda e direita**: modificar as instruções dadas ao condutor* ***Cima e baixo**: alternar entre os carros*
△	*Atribuir/cancelar o comando Overtake (ordena ao condutor que efectue todos os esforços possíveis para ultrapassar o carro da frente)*
○	*Pedir ao condutor para parar nas boxes (ou cancelar este pedido)*
⊗	*Alterar a perspectiva*
R1	*Mudar entre ecrãs Broadcast View e Race Monitor*
R2	*Activar e desactivar a interface*
START	*Activar ou desactivar a pausa*

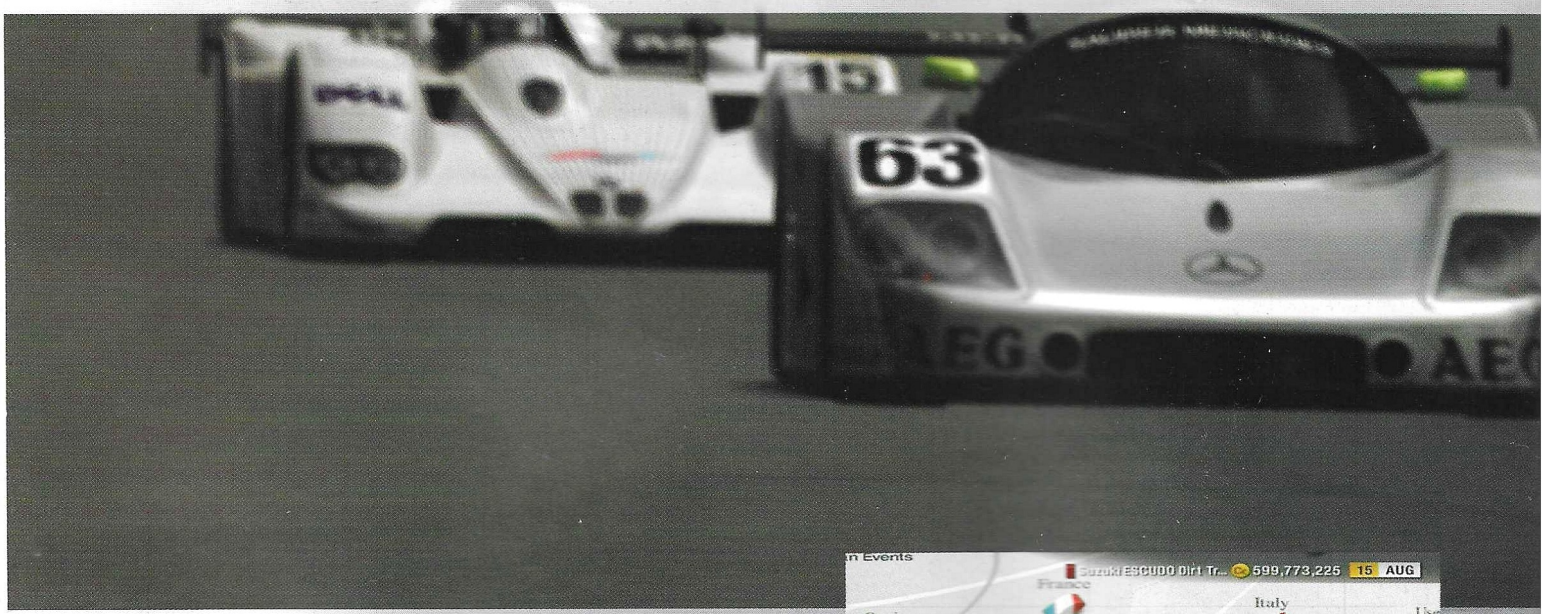
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

menu principal

É no Menu Principal que têm início todos os desafios de Gran Turismo. *É utilizado para aceder aos modos de jogo e ecrãs que se seguem.*

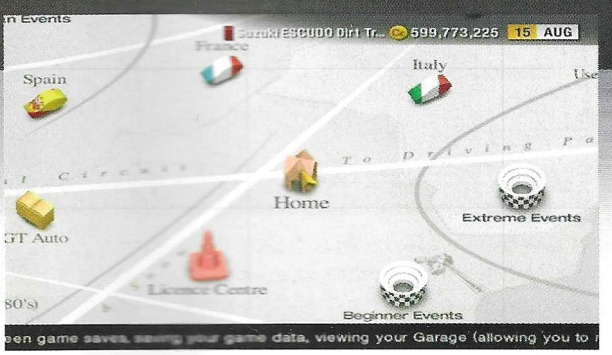
MODO ARCADE

Se são recém-chegados a *Gran Turismo 4*, o Modo Arcade é a forma mais imediata de contactarem com este simulador profundo sem as complexidades adicionais do Modo Gran Turismo. Dá acesso a corridas imediatas, contra-relógios e à componente *multiplayer*. De início a quantidade de pistas e carros disponíveis neste modo é limitada, mas é possível desbloquear mais com a progressão no jogo. Consultem as páginas 15-16 para mais informações.



MODO GRAN TURISMO

Para apenas um jogador, o Modo Gran Turismo permite embarcar numa carreira no desporto automóvel. Podem escolher os carros que querem comprar, configurá-los de modo a alcançarem o desempenho máximo, quais as licenças de condução a adquirir e, claro, quais as corridas onde participar. Para uma descrição completa deste modo, consultem as páginas 17-22.



REPLAY THEATRE

O menu Replay Theatre permite visionar várias gravações de corridas. Estas tanto podem ser demonstrações incluídas com o jogo (Demo) como corridas que gravaram no Cartão de Memória (Replay). Seleccionem um vídeo e pressionem o símbolo "play" para começar.

Podem criar uma sequência de gravações a observar com a opção Playlist. É possível adicionar, apagar ou misturar todos os tipos de repetições (por exemplo, corridas e testes de licenças). Se procurarem mais informações, consultem a página 22.

OPTIONS (OPÇÕES)

Gran Turismo 4 oferece várias opções que permitem configurar o jogo segundo as vossas preferências, como o volume dos efeitos sonoros, o tipo de transmissão, o brilho do ecrã e as definições *multiplayer*. Consultem as páginas 14-15 para uma lista exaustiva das opções.

SAVE (GRAVAR)

Para gravar o jogo, seleccionem Save no Menu Principal. O novo *save* apaga o ficheiro anterior e grava os progressos efectuados em todos os modos de jogo. Cada Cartão de Memória pode conter um ficheiro de gravação (sem contar com a gravação das repetições).

CREDITS (CRÉDITOS)

Seleccionem a opção Credits do Menu Principal para terem acesso à lista de participantes no projecto *Gran Turismo 4*. Podem percorrer as páginas com a ajuda dos botões direccionais ou do analógico esquerdo.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

OPÇÕES

Gran Turismo 4 fornece um vasto leque de opções que podem ser configuradas de acordo com os gostos pessoais de cada um. Os cinco grandes grupos de opções estão resumidos nas cinco secções em baixo. Reparem que o jogo fornece uma mensagem de ajuda sempre que seleccionam uma das opções. Mantenham L3 pressionado para colocar esta mensagem em pausa a qualquer altura.

GERAL

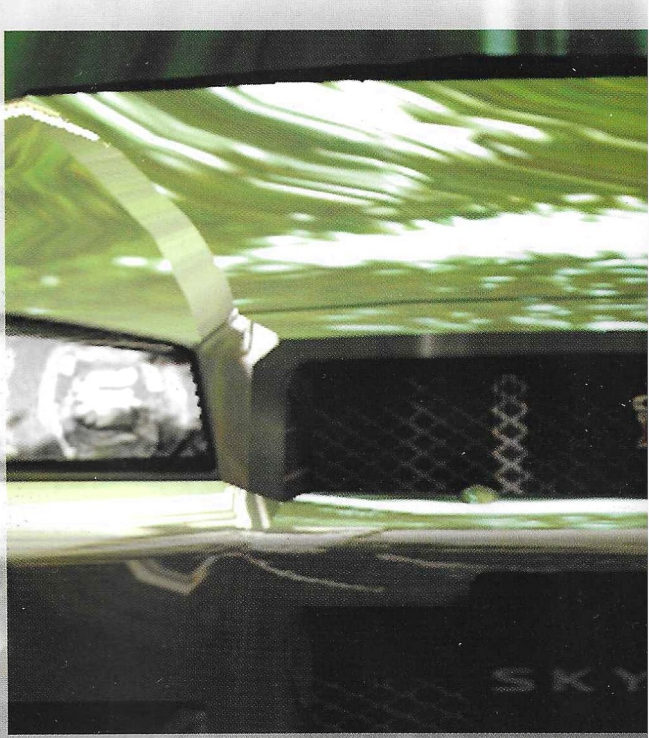
Race: as configurações Race permitem escolher entre mudanças manuais e automáticas e ajustar certos pormenores da interface. É vital que seleccionem o tipo de transmissão que melhor complementa o vosso nível de habilidade e estilo de condução.

Replay: estas opções determinam a configuração das repetições (modo Playback, interface e o Cartão de Memória onde será efectuada a gravação).

Screen: serve para modificar características específicas à vossa TV. Assegurem-se que o tamanho do ecrã ("aspect ratio") se adequa ao aparelho. Para corridas em ecrã dividido existe uma divisão horizontal em 4:3 e vertical em 16:9.

Picture quality: configurem o contraste, brilho, saturação e equilíbrio de cores nas corridas e repetições.

Sound: ajustem o volume dos efeitos sonoros e da música de fundo em todas as situações de jogo. Quanto maior for o número seleccionado, maior será o volume.



MODO ARCADE

Arcade: configurem as características do Modo Arcade (número de voltas por corrida, desgaste dos pneus, ajudas de condução, penalizações e limite de tempo).

2 Player Split-Screen: seleccionem as preferências para o modo de dois jogadores (voltas, desgaste, ajudas de corrida e turbo).

LAN Play: configurar jogos através de uma rede LAN.

LAN Connection: ajustar as opções de rede.

Course Reg. Settings: escolher pistas disponíveis em jogos LAN.

MODO PHOTO

Album: o menu Album contém opções relacionadas com o modo Photo Travel de *GT4*.

COMANDOS

Controllers: activar ou desactivar a função de vibração de todos os comandos analógicos.

Button Config 1P: personalizar a configuração do comando analógico do jogador um.

Button Config 2P: personalizar a configuração do comando analógico do jogador dois.

Steering: ajustar definições gerais para jogar com um volante.

Driving Force Pro 1P: personalizar a configuração do volante Driving Force Pro do jogador um.

Driving Force Pro 2P: personalizar a configuração do volante Driving Force Pro do jogador dois.

GT Force 1P: personalizar a configuração do volante GT Force do jogador um.

GT Force 2P: personalizar a configuração do volante GT Force do jogador dois.

MISCELLANEOUS (VÁRIOS)

Misc: activem ou desactivem a introdução, ajustem a frequência da demo no Menu Principal e activem ou desactivem a função de gravação automática.

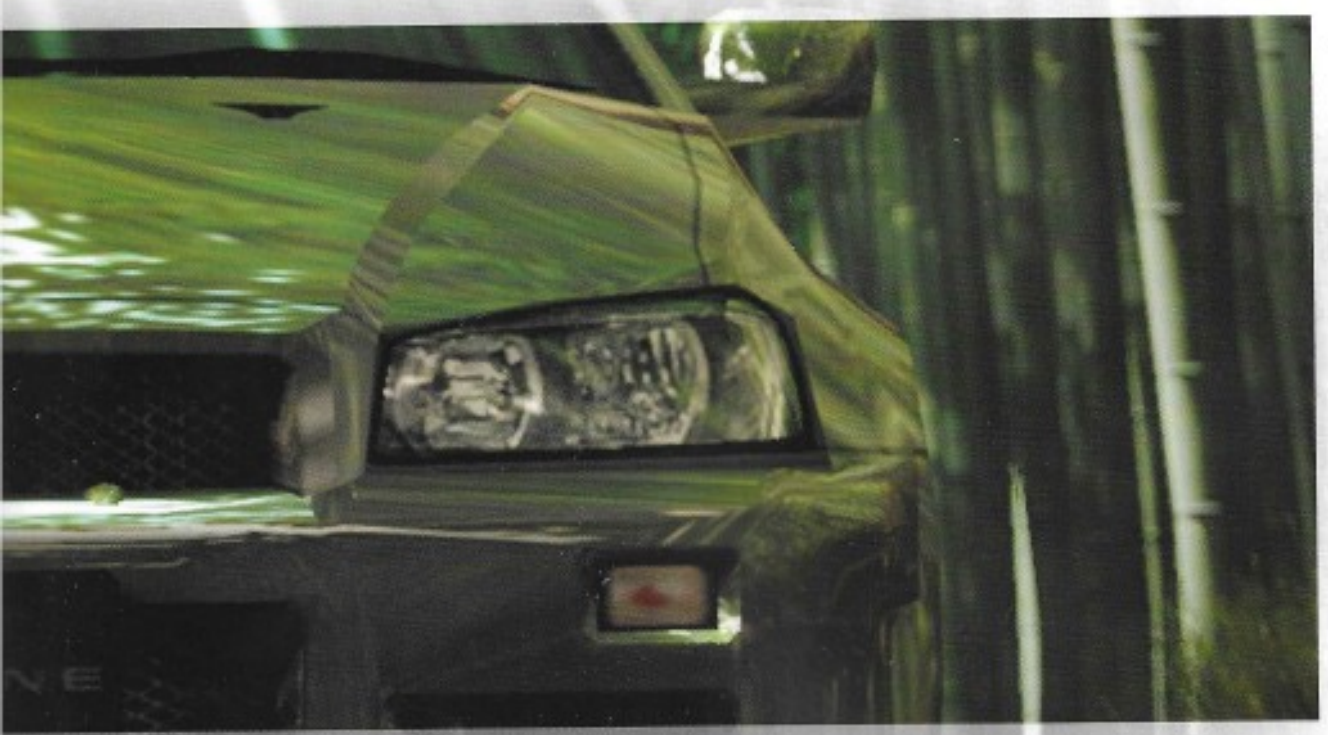
Units: seleccionem as unidades utilizadas no jogo para a medição da velocidade, potência e binário dos vários veículos disponíveis.

Language: escolham a língua utilizada no jogo (inglês, francês, alemão, italiano ou espanhol).

MODO ARCADE

O Modo Arcade dá-vos acesso imediato a um variado leque de carros e pistas disponíveis em Gran Turismo 4. *É também a grelha de partida para todas as corridas* multiplayer.

O número de pistas e carros disponíveis no Modo Arcade é inicialmente limitado. Podem desbloquear mais conforme progridem no jogo – consultem as páginas 92 e 180-197.



SINGLE RACE

O modo Single Race coloca-vos pela frente condutores controlados pela IA. O objectivo é simples: vencer.

Para iniciar um jogo neste modo, sigam estes passos:

- No menu Modo Arcade, seleccionem Single Race.
- Escolham um tipo de pista (World Circuits, Original Circuits, City Courses ou Dirt & Snow) e de seguida um circuito em específico e a direcção da corrida (Normal ou Reverse – esta opção nem sempre está disponível).
- Seleccionem um carro nos submenus, ordenando-os por fabricante, época ou antigos favoritos.
- Escolham a cor do veículo e as configurações (transmissão, ajudas de corrida, pneus e velocidade dos adversários).
- Finalmente, comecem a corrida no modo A-Spec ou B-Spec. Podem ajustar mais algumas definições (Quick Tune) ou visitar o ecrã Options antes do início da corrida.
- Quando a corrida terminar, têm a opção de observar a repetição e gravá-la.

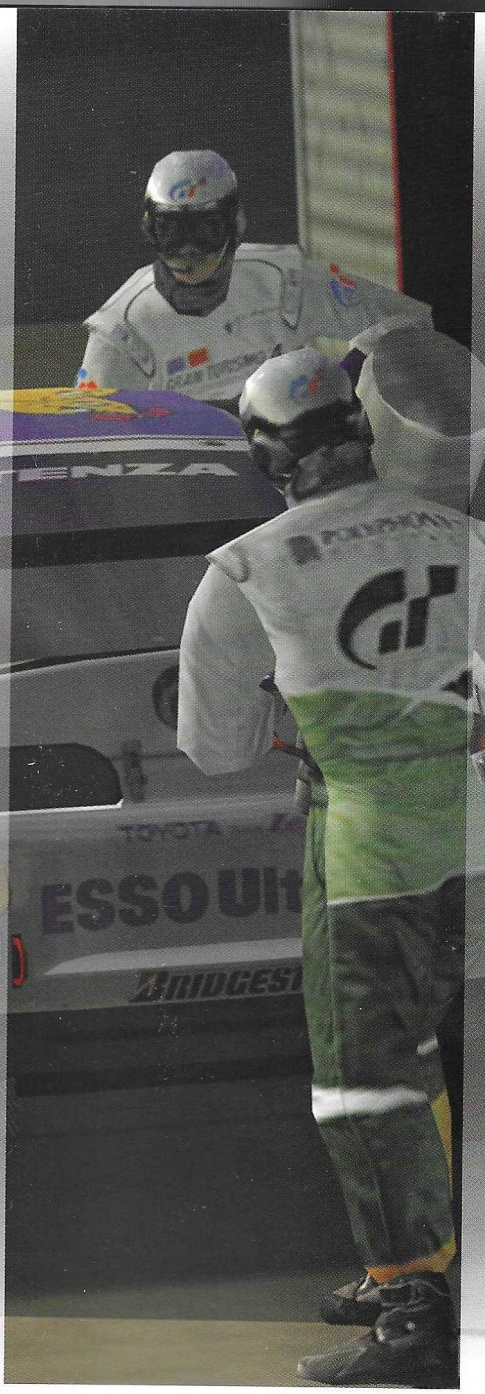
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

TIME TRIAL

No modo Time Trial encontram-se sozinhos na pista, permitindo que se concentrem em bater os vossos melhores tempos sem quaisquer distracções adicionais.

Para iniciarem um jogo, sigam este procedimento:

- No menu Modo Arcade, seleccionem Time Trial.
- Escolham um tipo de pista (World Circuits, Original Circuits, City Courses ou Dirt & Snow) e de seguida um percurso específico e a direcção da corrida (Normal ou Reverse – esta opção nem sempre está disponível).
- Decidam a cor do veículo e seleccionem a transmissão, as ajudas de condução e os pneus.
- Finalmente, iniciem a corrida no modo A-Spec ou B-Spec. Podem ajustar algumas configurações (Quick Tune) ou visitar o ecrã Options antes do início da corrida. O número de voltas é ilimitado.
- O modo Time Trial dá acesso aos recordes da pista, um Data Logger que permite analisar o desempenho e a opção de carregar ou gravar um "ghost car" que ilustra a vossa melhor volta na pista onde se encontram. Pressionem cima nos botões direccionais durante a corrida para o activar ou desactivar.



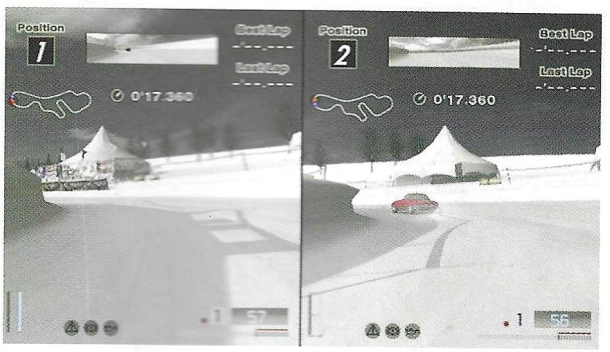
2 PLAYER SPLIT-SCREEN

O modo 2 Player Split-Screen permite que dois jogadores se defrontem num circuito à escolha com qualquer um dos veículos disponíveis. O ecrã é dividido em dois – a divisão é horizontal em modo de 4:3 e vertical em modo de 16:9 – e a interface no ecrã é reduzida para não prejudicar a visibilidade. São necessários dois comandos para jogar neste modo.

Para iniciarem um jogo, sigam este procedimento:

- No menu Modo Arcade, seleccionem 2 Player Split-Screen.
- Escolham um tipo de pista (World Circuits, Original Circuits, City Courses ou Dirt & Snow) e de seguida um percurso específico e a direcção da corrida (Normal ou Reverse – esta opção nem sempre está disponível).
- Seleccionem um carro dos submenus, ordenados por fabricante, época ou antigos favoritos e depois escolham a cor e configuração (transmissão, ajudas de condução e pneus).
- Permitam que o segundo jogador efectue este procedimento.
- Confirmem que ambos os jogadores estão prontos.

O modo 2 Player Split-Screen permite utilizar os carros disponíveis na garagem do modo Gran Turismo.



MULTI LAN RACE

O modo Multi LAN Race permite que seis jogadores disputem uma corrida numa rede de área local. Este modo requer que cada jogador possua (pelo menos) uma PlayStation® 2, uma televisão, um comando compatível, uma cópia de *Gran Turismo 4* e um Cartão de Memória.

Para iniciarem um jogo neste modo, seleccionem Multi LAN Race no menu Modo Arcade. Consultem o manual do jogo para mais informações acerca do hardware necessário e configurações mais adequadas.

MODO GRAN TURISMO

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

O Modo Gran Turismo é o "prato principal" deste jogo. Vão começar a vossa carreira como um verdadeiro novato no universo de GT4, limitados a um orçamento de 10.000 créditos e sem qualquer carro ou licenças de condução. O "mundo" de GT4 surge na forma de um enorme mapa onde encontram os mais variados ícones, cada um deles representando um local específico – desde o Licence Centre até às lojas de carros usados, stands oficiais e competições.

Por muito vasto e confuso que o Modo Gran Turismo inicialmente pareça, não se sintam intimidados: em breve habituar-se-ão à sua estrutura e às possibilidades que oferece. Dentro de certos limites, são livres para jogar este modo da forma que preferirem. Ao invés de comprarem um carro usado com os créditos iniciais, por exemplo, podem tentar obter a licença National B no Licence Centre. Com o carro que recebem como recompensa, podem depois participar nas poucas corridas que formam o torneio Beginner Events. É possível configurar o vosso veículo no stand apropriado ou na secção Tuning Cars – as lojas adequadas ao vosso carro são indicadas por um ícone intermitente no World Map e por um ícone dourado no submenu – ou podem mesmo visitar o GT Auto para lavarem o veículo. Tentem vencer as várias taças abertas à participação e obter as licenças, abrindo assim várias oportunidades de competição, ou dediquem-se à fotografia através dos modos Photo Travel ou Photo Drive.

Esta secção introduz os vários campeonatos, stands automóveis e actividades do Modo Gran Turismo. Algumas das secções do mapa, como os Endurance Events, estão inacessíveis de início – é necessário que cumpram as condições especificadas para as desbloquearem.

HOME

O ícone Home está aproximadamente no centro do World Map. Dá acesso à Garage – onde estão armazenados todos os vossos carros – e a muitas outras características, incluindo o progresso no jogo, o Photo Lab e o diário. Aqui é também possível gravar o jogo manualmente. Pressionem L1 no World Map para colocarem o cursor sobre o ícone Home.

A Garage

A Garage alberga todos os veículos que compraram ou ganharam (excepto, como é óbvio, aqueles que venderam). Os menus no topo do ecrã permitem ordenar os veículos por país de origem, fabricante e muitas outras características. De início não são muito necessários, mas tornam-se muito úteis quando a vossa frota automóvel se expandir.

Para entrarem num veículo, seleccionem-no com o cursor e escolham a opção Change. Este será o carro com o qual se aventurarão no World Map até seleccionarem um diferente. Podem também visionar detalhes adicionais acerca do carro através da opção Valuation, e até mesmo vendê-lo, caso seja esse o vosso desejo.

Status

A página Status fornece um sumário do vosso desempenho no Modo Gran Turismo. O mais relevante é a percentagem de progresso, licenças obtidas (incluindo troféus individuais) e o número de pontos A-Spec e B-Spec acumulados (para mais informações, consultem a página 237). No ecrã Status encontram vários quantificadores indicativos do vosso desempenho em *Gran Turismo 4*. Podem tentar atingir a percentagem máxima de 100% de Game Completion, acumular o máximo possível de pontos A-Spec ou B-Spec, adquirir todos os carros, acumular uma grande quantidade de dinheiro... Todas estas abordagens estão descritas em detalhe no capítulo "Desafios".

O Photo Lab

O Photo Lab permite visionar e gerir todas as fotografias gravadas. Podem percorrer todas as imagens, criar um *slideshow* das melhores ou até mesmo imprimi-las, caso possuam o hardware necessário.

Options

As características do submenu Options no ecrã Home são idênticas às do Main Menu. Consultem as páginas 14-15 para mais informação.

Diary

O Diary regista os acontecimentos mais importantes da vossa carreira numa base diária. Inclui informação como a compra e venda de automóveis, testes de condução, corridas e troféus ganhos.

Trade

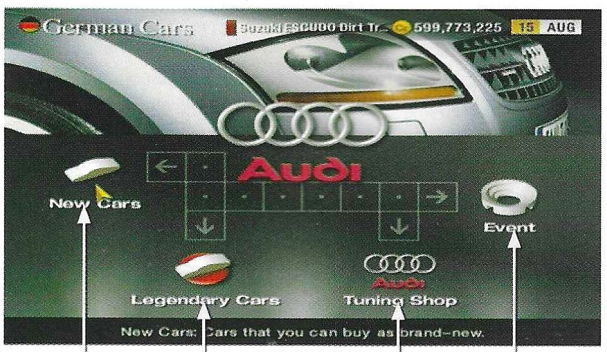
Usem a opção Trade quando quiserem trocar ou vender um dos vossos veículos. As transacções são sempre efectuadas entre dois Cartões de Memória. Esta função é muito prática para trocarem carros com outros jogadores e também entre os vossos próprios jogos, caso tenham mais de um *save*. Podem aproveitar esta função para deitarem mãos ao veículo de que precisam (ou querem!) numa fase específica da carreira.

Save

Se desactivarem a opção de *save* automático, usem a função Save sempre que precisarem de gravar o vosso progresso. Para ficarem a saber mais acerca da gravação, voltem à página 6.

STANDS AUTOMÓVEIS

Os stands são os únicos locais onde podem comprar carros. A outra forma de aumentarem a vossa colecção é ganhar veículos como prémios de corrida ou através da finalização das licenças.



Todos os stands de carros "novos" funcionam da mesma maneira, oferecendo pelo menos duas das seguintes opções:

[1] Carros Novos
[2] Carros Lendários
[3] Tuning
[4] Provas

Para comprarem um carro, visitem um stand à vossa escolha, seleccionem o modelo em que estão interessados (e a sua cor) e de seguida confirmem a compra. A transacção apenas será completada se tiverem os fundos necessários. O processo de aquisição é o mesmo se escolherem comprar um veículo em segunda mão numa das três lojas Used Cars, mas aqui é impossível mudar a cor do veículo. Avaliem bem todos os factores antes de abrirem os cordões à bolsa, especialmente quando tiverem pouco dinheiro. Por muito tentador que seja o VW Golf V GTI, e por muito que desejem um Lotus Europa Special, serão estes os carros mais adequados à vitória naquela corrida em específico? É aconselhável refrearem a vossa ânsia consumista e regressarem quando a conta bancária for um pouco mais volumosa.

Caso decidam modificar um veículo, seleccionem-no (através da Garage) e entrem na loja Tuning do fabricante em questão. Podem mover o cursor de forma imediata até à secção desejada do World Map pressionando o R1. As modificações disponíveis estão classificadas por categoria, e todas elas têm influência nas características do veículo. Para uma explicação mais detalhada do Tuning, consultem as páginas 67-69.

As corridas Event disponíveis em vários stands são reservadas a condutores que possuam modelos específicos construídos por esses fabricantes. Para participarem, seleccionem o veículo apropriado.

LICENCE CENTRE

Adquirir licenças de condução é vital em *Gran Turismo 4*. A grande maioria das corridas requer uma licença específica como requisito de participação. Estes "bilhetes" são mais do que uma mera formalidade, pois revelam-se como uma forma de treino muito útil, encorajando os condutores a dominarem as várias subtilezas da condução a alta velocidade. Sejam quais forem as vossas ambições no Modo Gran Turismo, é muito importante que adquiram estas licenças, de preferência na parte inicial da carreira.

Existem cinco licenças – National "B", National "A", International "B", International "A" e Special – e cada uma delas inclui 16 testes individuais nos quais precisam de cumprir um certo objectivo dentro do tempo especificado. Existem três classificações possíveis em cada desafio. O bronze representa a qualificação básica, a prata representa um nível superior de competência e o ouro é de acesso exclusivo aos condutores mais hábeis. Quando passarem os 16 testes recebem a licença respectiva, a possibilidade de participar num novo leque de corridas e um de três carros. Como é óbvio, podem repetir estes testes para alcançar os troféus de prata e ouro (cada um deles desbloqueia um carro diferente), caso se sintam insatisfeitos.

Para adquirir uma licença, sigam este procedimento:

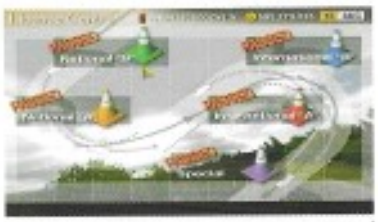
1. No menu Licence Centre, seleccionem o conjunto de testes disponível. Precisam de adquirir as licenças nesta ordem de dificuldade crescente: B, A, IB, IA e S.

2. Escolham um dos 16 testes disponíveis. Se esta for a vossa primeira tentativa, é aconselhável que abordem os testes na ordem especificada – de forma geral estes desafios ensinam alguns truques e habilidades em sequência.

3. Confirmem a escolha para efectuar a primeira tentativa.

Assim que passarem um teste, uma taça correspondente à medalha que conquistaram surge na caixa relevante. Quando adquirirem pelo menos uma taça de bronze em cada teste, é-vos atribuída a licença. Existe um desafio em cada licença chamado Coffee Break. Estes desafios podem parecer excêntricos, mas na verdade são altamente pedagógicos.

O capítulo "Condução" (páginas 26-59) contém uma análise de cada teste para todas as licenças. Estudem-nas cuidadosamente caso precisem de auxílio, especialmente se fizerem questão de conquistar todas as medalhas de ouro.



01

02

03

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

GT AUTO

O menu GT Auto é uma oficina que oferece quatro serviços úteis para os veículos. Visitem-no sempre que necessário. Ao contrário de outros destinos do World Map de *Gran Turismo 4*, os preços são bem razoáveis.

[1] **Car Wash** – uma lavagem completa ao veículo que o deixará brilhante, como se tivesse acabado de sair do stand. Esta função é especialmente útil antes das sessões de fotografia: nada com um carro cintilante para impressionar a multidão!

[2] **Oil Change** – quando o óleo do carro está gasto ou tem um nível muito reduzido, o desempenho do carro em pista sofre como consequência. Uma rápida visita a esta secção pode resolver este problema em menos de nada. Esta deve ser a vossa primeira paragem quando comprarem um carro usado com uma quilometragem elevada, caso contrário o desempenho decairá muito.

[3] **Wheel Shop** – A escolha dos pneus do carro é antes de mais nada puramente estética: não influencia a condução ou o desempenho. Contudo, a aparência do veículo pode fazer toda a diferença durante as repetições e sessões fotográficas... e nesta caso a vaidade até nem sai muito cara. Comprar pneus novos é canja: basta escolher uma categoria e um fabricante antes da confirmação.

[4] **Wing Shop** – montar uma asa traseira no carro não afecta o desempenho ou a condução, mas oferece a possibilidade de efectuar ajustes na pressão aerodinâmica traseira e frontal. A alteração mais significativa regista-se no desenho do veículo, que ganha um aspecto bem mais desportivo.

AS PROVAS

Existem vários locais no mapa (listados na tabela em baixo) que dão acesso a um grande leque de corridas e campeonatos. Consultem as páginas 216-230 para um resumo das condições de participação em cada categoria de provas e o seus desafios individuais.

	Liga	Descrição
	Beginner Events	*Provas para novatos*
	Professional Events	*Provas para condutores dotados*
	Driving Missions	*Provas com regras especiais*
	Special Conditions	*Provas em pistas com superfícies variadas*
	Endurance Events	*Corridas de longa distância*
	Extreme Events	*Provas para peritos*
	European Events	*Provas restringidas a carros europeus**
	Japanese Events	*Provas restringidas a carros japoneses***
	American Events	*Provas restringidas a carros americanos*

* excluindo a prova 1000 Miles!
** excluindo o All Japan GT Championship

01

Para participar numa destas corridas, sigam estas instruções:

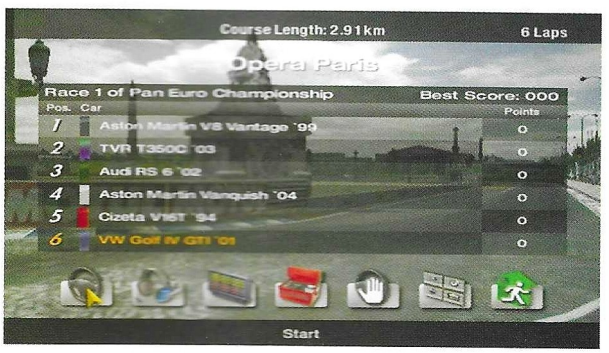
1. A partir do World Map, seleccionem a vossa categoria preferida – por exemplo, Beginner Events.

2. Escolham a prova. As competições "Single Race" apresentam corridas separadas. Um "Championship Race" é uma sequência de corridas onde a posição final em cada uma delas dá direito a pontos, sendo que o vencedor é aquele com o maior total de pontos no final da última corrida do campeonato (podem participar em corridas isoladas nas provas Championship Race, mas não ganham pontos).

3. Ajustem a configuração e comecem a corrida no modo A-Spec ou B-Spec de acordo com a vossa preferência. Durante as corridas mais longas será necessário parar nas boxes para mudar os pneus e reabastecer o carro.

02

Existe uma grande variedade de desafios disponíveis, desde corridas curtas em pistas simples até exigentes maratonas em pistas altamente técnicas contra adversários habilidosos. Como é óbvio, existe uma relação entre a dificuldade de uma prova e as recompensas que oferece. Não esperem ganhar centenas de milhares de créditos se conduzirem um "charuto" através da pista Driving Park Beginner durante cinco minutos. Dito isto, os carros atribuídos pela vitória em provas de grande calibre podem ser bastante valiosos: vale sempre a pena tentar de novo. O sucesso em provas competitivas também contribui para a percentagem Game Completion – consultem a página 231 para mais detalhes.



03

PISTAS

Existem seis categorias de circuitos no Modo Gran Turismo. Cada um destes destinos do World Map contém várias pistas que estão disponíveis desde o início da carreira, mas outras serão desbloqueadas com o progresso no jogo.

	Categoria	Descrição
	World Circuits	*Circuitos reais*
	City Courses	*Circuitos em grandes cidades*
	Original Circuits	*Circuitos exclusivos de Gran Turismo*
	Dirt and Snow	*Circuitos de ralí*
	Driving Park	*Circuitos de treino*
	Power and Speed	*Circuitos desenhados para testar o desempenho do carro*

Podem encontrar uma apreciação completa de todas as pistas do jogo (juntamente com a opinião dos peritos) a partir da página 92.

Assim que seleccionarem uma categoria a partir do World Map e uma pista em específico, encontram quatro modos à escolha:

- **Free Run:** este modo permite completar voltas de teste numa pista em troca de uma soma simbólica. Encontram disponíveis todas as opções de corrida. Esta é uma maneira perfeita de avaliarem a vossa evolução enquanto condutores ou o desempenho do carro – podem comparar os tempos obtidos em cada tentativa e de seguida ajustar as técnicas e especificações do motor em busca de uma configuração superior. Um bom truque é completar um número de voltas no modo B-Spec, alterar o carro e regressar ao circuito, dando instruções idênticas ao piloto da IA. É excelente para determinar a melhor configuração.
- **Race Meeting:** este modo junta alguns condutores amadores para simular "verdadeiras" condições de corrida. Após a solidão do modo Free Run, esta é a maneira perfeita de testar o desempenho do carro e fazer ajustes de última hora antes de partirem para uma competição "a doer".
- **Photo Drive:** permite tirar fotografias durante o visionamento da repetição da corrida. Após pagarem a inscrição, podem começar por dar uma volta à pista – pressionem START para terminar a sessão. Enquanto observam a repetição, pressionem SELECT para tirar fotos. Para mais informações, consultem a página 266.
- **Family Cup:** corridas abertas a qualquer amador – podem alterar o nível de dificuldade antes de iniciarem a prova. É possível ganhar prémios monetários simbólicos e pontos A-Spec (ou B-Spec) nestas competições amigáveis.

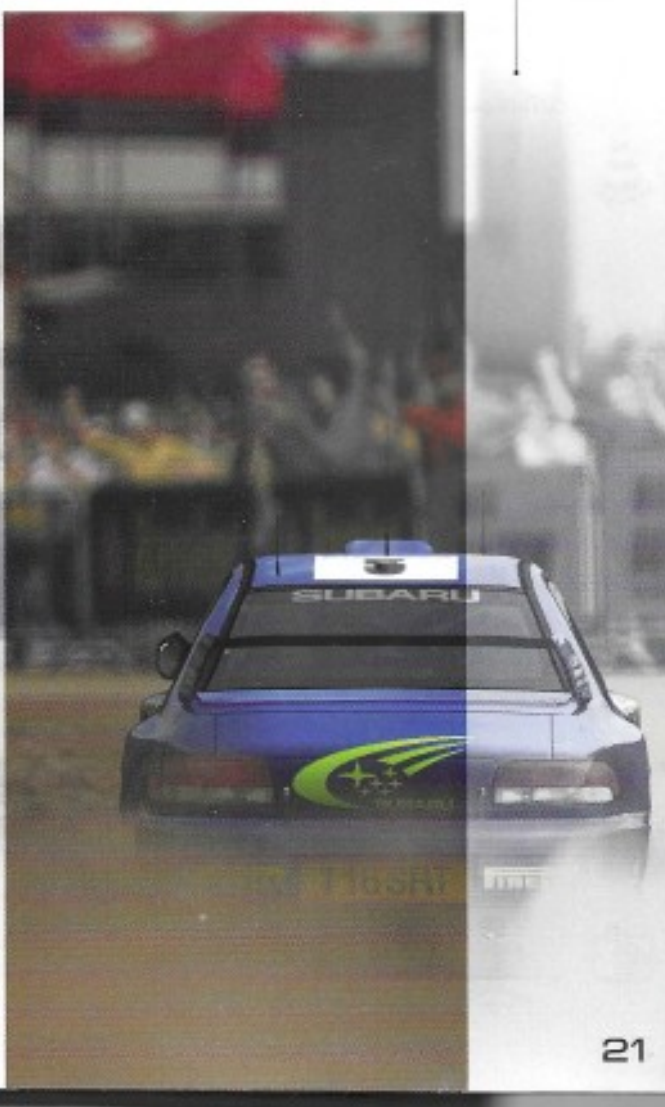
PHOTO TRAVEL

O modo Photo Travel dá-vos a oportunidade de visitar as mais variadas pistas e tirar fotografias ao automóvel em locais pitorescos.

O procedimento para fotografarem o vosso veículo consiste em cinco etapas:

- Mudem as opções Photo Travel.
- Posicionem o carro e a câmara nos locais desejados com a ajuda dos ícones respectivos.
- Ajustem a direcção e o zoom da câmara.
- Tirem a fotografia.
- Gravem para o Cartão de Memória.

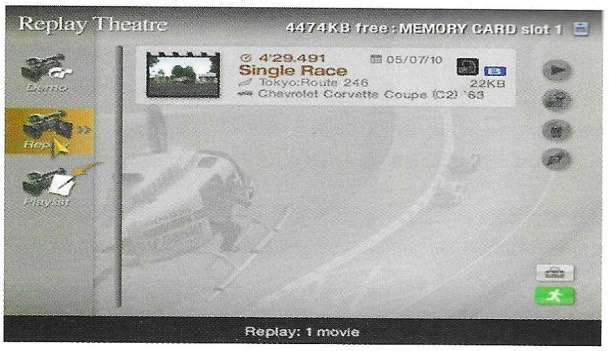
Encontram uma lista completa de comandos e dicas para o modo Photo Travel na página 265.



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

REPLAY THEATRE

A opção Replay Theatre permite observar corridas de demonstração incluídas no jogo (Demo), provas gravadas no Cartão de Memória (Replay) ou sequências de corridas diferentes (Playlist).



No menu **Demo**, seleccionem a sequência que pretendem observar e iniciem-na pressionando o símbolo "play".

O menu **Replay** oferece uma variada gama de funções:

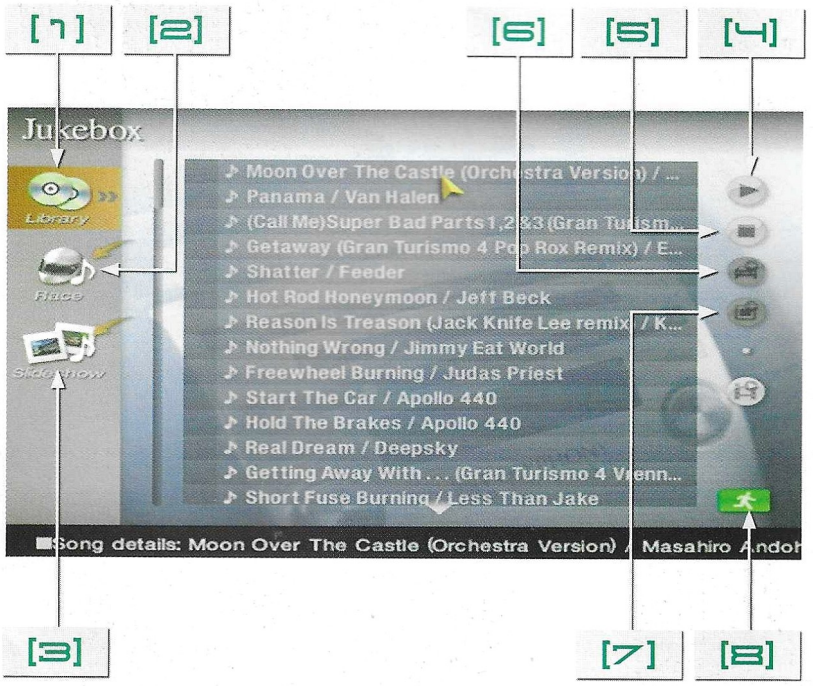
- Play: visionar a gravação seleccionada.
- Add to Playlist: adicionar a gravação à Playlist.
- Delete: apagar uma gravação do Cartão de Memória e da Playlist.
- Change File Name: alterar o nome do ficheiro seleccionado.
- Replay Options: redefinir certas configurações. Escolham em especial o modo de visionamento (Synchronise ou Normal), a ranhura do Cartão de Memória onde pretendem gravar o jogo e a ausência da interface durante o visionamento com a câmara interna.

O menu **Playlist** permite modificar a ordem das gravações nas Playlists. Os ficheiros apagados neste menu continuam disponíveis no menu Replay – não são eliminados do Cartão de Memória.

JUKEBOX

A Jukebox permite criar as listas de áudio disponíveis durante as sessões de corrida e de visionamento das fotos.

Comando	Função
⊗	*Seleccionar uma música*
R1 *(pressionado)* + ⊗	*Seleccionar várias músicas*
R1 *(pressionado)* + L1 *(pressionado)* + ⊗	*Seleccionar todas as músicas numa lista*
▢	*Cancelar uma selecção*



[1] O menu Library cataloga todas as músicas do jogo. [2] O menu Race contém as músicas que desejam ouvir nas corridas. [3] O menu Slideshow lista os títulos que acompanham as sessões de visionamento de fotos. [4] No menu Library, pressionem o ícone "play" para escutarem a faixa seleccionada. [5] Pressionem o ícone "stop" para suspender uma música. [6] Após seleccionarem um título no menu Library, cliquem no ícone em forma de carro para o adicionar à lista de áudio Racing. [7] Após seleccionarem um título no menu Library, cliquem no ícone em forma de foto para o adicionarem à lista de áudio do Slideshow. [8] Seleccionem o ícone verde para saírem do menu Jukebox.

CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

Antes de começarem a comprar veículos e a participar em corridas, leiam os seguintes conselhos. Alguns destes pontos podem parecer redundantes, mas entre eles existem vários pedaços de informação valiosos. Com a vitória muitas vezes decidida por fracções de segundo, as seguintes dicas podem fazer toda a diferença.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

CONTROLOS ANALÓGICOS

Gran Turismo 4 é um simulador que procura reproduzir a condução de um veículo real do modo mais fiel possível. Para usufruirem do jogo ao máximo, é essencial que utilizem todo o controlo analógico proporcionado pelos comandos ou volantes suportados. Isto permitir-vos-á…

- seguir uma trajectória equilibrada em todas as curvas, sem manobras mais bruscas ou perdas de velocidade em derrapagens desnecessárias.

- regular a aceleração e travagem pressionando o botão ou pedal correspondente com a força apropriada à situação em que se encontram. Durante uma curva longa e apertada, por exemplo, é preferível que sigam uma trajectória ideal com pressão moderada no acelerador ao invés de alternar entre acelerações e travagens bruscas.

  Com prática, estas habilidades podem ajudar-vos a poupar muitos segundos por volta e a alterar o resultado de uma corrida.

Com um volante podem controlar a direcção, a aceleração e a travagem de forma mais autêntica. Por outras palavras, conduzam como na vida real, com ajustes constantes.

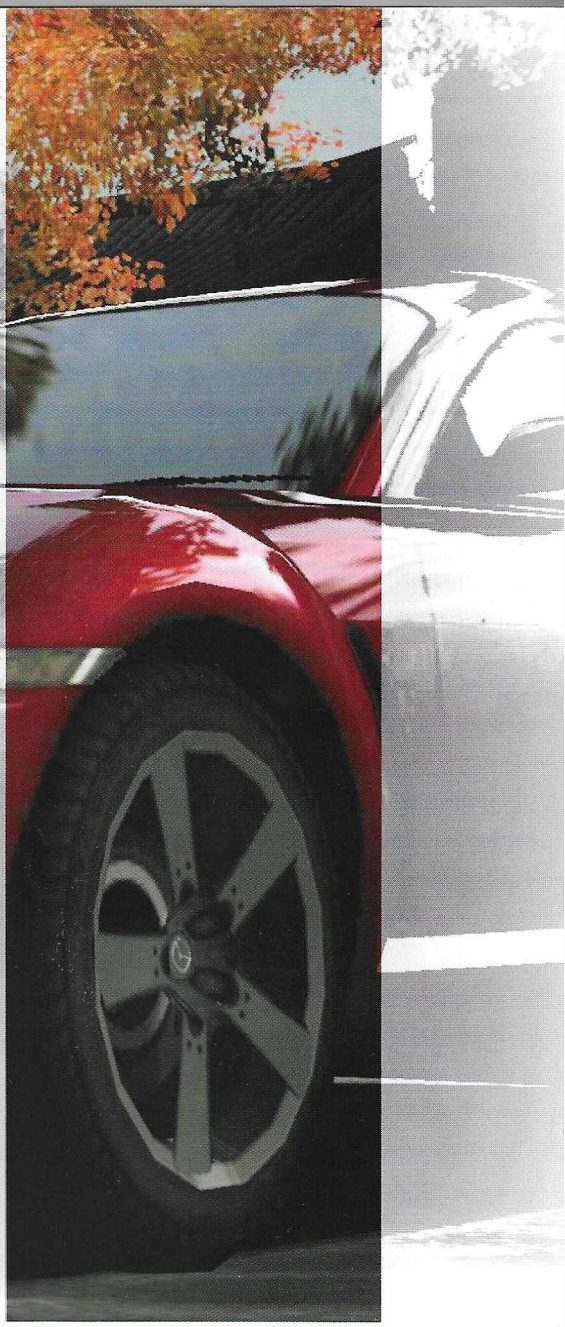
Se estão a jogar com um comando analógico, não estão de modo algum em desvantagem, já que este periférico também facilita as subtilezas necessárias para alcançar o sucesso em *GT4*. Efectuem uma volta de teste e experimentem os dois analógicos. O analógico esquerdo fornece um controlo mais precioso sobre a condução, e o grande desafio é mesmo dominar as curvas efectuando uma pressão moderada. Muitos peritos argumentam que utilizar o analógico direito para acelerar e travar é essencial. Mais uma vez, é necessário modificar o grau de inclinação para reflectir a intensidade desejada. Conduzir com este sistema pode ser complicado de início, mas as recompensas fazem-no valer a pena: muitos condutores vão conseguir tempos bem melhores graças à precisão superior que oferece. Se insistirem em utilizar os botões, lembrem-se que eles são sensíveis à pressão. Podem regular a força da aceleração ou travagem pressionando Ⓧ ou Ⓛ com força variante. Se os tratarem como simples botões "on/off" não vão conseguir passar dos escalões amadores…

CÂMARAS

Existem três câmaras de jogo disponíveis quando conduzem um veículo (pressionem SELECT para alternar): uma câmara interna, uma câmara externa e uma câmara intermédia. Cada uma delas tem vantagens e desvantagens. A decisão é puramente pessoal. As listas em baixo resumem as características essenciais de cada uma das câmaras.

Câmara interna

- A única perspectiva com espelho retrovisor
- Intensa sensação de velocidade
- Visibilidade máxima
- Painel de instrumentos completamente visível
- Perspectiva baixa e horizontal
- Pode provocar alguns bloqueios de visão durante as ultrapassagens ou nas curvas mais apertadas



Câmara intermédia

- Sensação de velocidade razoavelmente intensa
- Perspectiva mais elevada
- Impressão correcta do tamanho dos carros
- Painel de instrumentos completamente visível
- Não tem espelho retrovisor

Câmara externa

- Avaliação mais precisa das distâncias
- Sensação de velocidade mais fraca
- Excelente impressão do tamanho dos carros
- Perspectiva mais elevada
- Não tem espelho retrovisor
- Painel de instrumentos reduzido

MODOS DE TRANSMISSÃO

O tipo de transmissão seleccionada é de grande importância, já que pode ter uma grande influência no desempenho em pista. Para modificar esta característica, visitem Options no Menu Principal (ou o ecrã Home no Modo Gran Turismo), seguido do submenu Race. No Modo Arcade podem alterar este parâmetro antes do início de cada corrida.

Automatic Transmission, ou mudanças automáticas, são adequadas a principiantes. Permitem que se concentrem puramente na condução (direcção e aceleração/travagem) sem quaisquer preocupações com as mudanças. Contudo, as mudanças seleccionadas nas curvas podem nem sempre ser as ideais e sacrificam alguma potência do motor na aceleração.

Com **Manual Transmission**, ou mudanças manuais, têm controlo sobre a caixa de velocidades e podem usar outras capacidades do carro (como a travagem com o motor). A aceleração é mais rápida, a tracção melhora durante as curvas e as travagens são mais eficazes. Os condutores mais experientes vão conseguir melhorar os seus tempos se dominarem este sistema.

	Vantagens	*Desvantagens*
Mudanças Manuais	• *Permitem ao condutor concentrar-se apenas na condução* • *Simplificam a gestão dos comandos*	• *Não exploram toda a potência dos veículos* • *Impedem a utilização da travagem com o motor* • *Prejudicam a aceleração e a tracção*
Mudanças Automáticas	• *Permitem explorar toda a potência dos veículos* • *Facilitam a utilização da travagem com o motor* • *Optimizam a tracção e aceleração através da utilização mais dinâmica da caixa*	• *Forçam o condutor a trabalhar com a caixa de velocidades* • *Complicam a gestão dos comandos*

MODO A-SPEC OU B-SPEC?

Os modos A-Spec e B-Spec são muito diferentes, mas não sofrem qualquer tipo de penalizações caso favoreçam um deles. Na verdade, rapidamente descobrirão que ambos se complementam.

O modo A-Spec requer mais do que habilidades de condução; necessitam também de um conhecimento exaustivo das pistas e perícia na preparação dos veículos antes de cada corrida. Se dominarem estas áreas, vão sair triunfantes de todas as competições em que participarem. Contudo, existem alturas em que muitos jogadores vão encontrar dificuldades para vencer uma prova em particular – talvez não apreciem o circuito ou não se consigam adaptar ao veículo. Caso isto aconteça, podem vencer estas fraquezas através da prática ou acumular dinheiro suficiente para melhorar o carro. Mas ainda existe outra solução: tentem (caso a opção esteja disponível) ganhar a prova no modo B-Spec! Com um condutor da IA ao volante do vosso carro, podem abordar a prova no papel de director de corrida. Como é óbvio, ainda é necessário preparar o veículo de forma apropriada e emitir instruções durante a prova, mas por vezes esta é a solução mais simples para ultrapassar um desafio aparentemente intransponível. Consultem a página 11 para mais informações acerca do modo B-Spec.

AS BOXES

Quer joguem no modo A-Spec ou B-Spec, encontram a opção de parar nas boxes em todas as voltas das corridas mais longas. É assim que se processa:

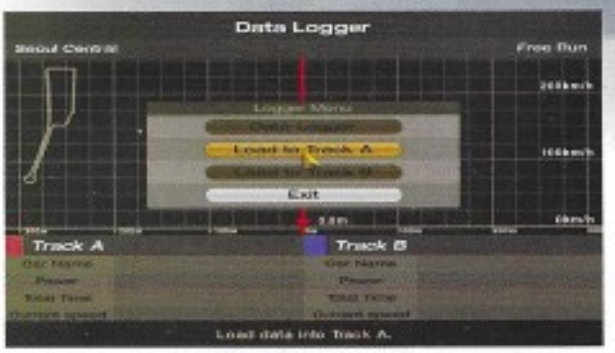
- Quando entram na faixa das boxes cedem o controlo do carro ao piloto automático.
- Antes de o veículo parar têm alguns segundos para decidir as modificações que pretendem fazer (mudar pneus, reabastecer ou mudar entre os modos A-Spec e B-Spec). Não hesitem: emitam as instruções de forma imediata, porque o relógio não pára. Se precisarem de tempo, coloquem o jogo na pausa.
- Quando os mecânicos terminarem os seus serviços, a corrida retoma o seu curso. Pisem o acelerador até retomarem o controlo do veículo (a não ser que estejam a jogar no modo B-Spec).

Por muito benéficas que sejam as paragens nas boxes, usem-nas com moderação. Cada paragem custa-vos alguns segundos e podem ser ultrapassados. Poupem-nas para as alturas em que são mesmo necessárias – quando os pneus se tornam perigosamente desgastados ou estiverem a ficar sem combustível.

O DATA LOGGER

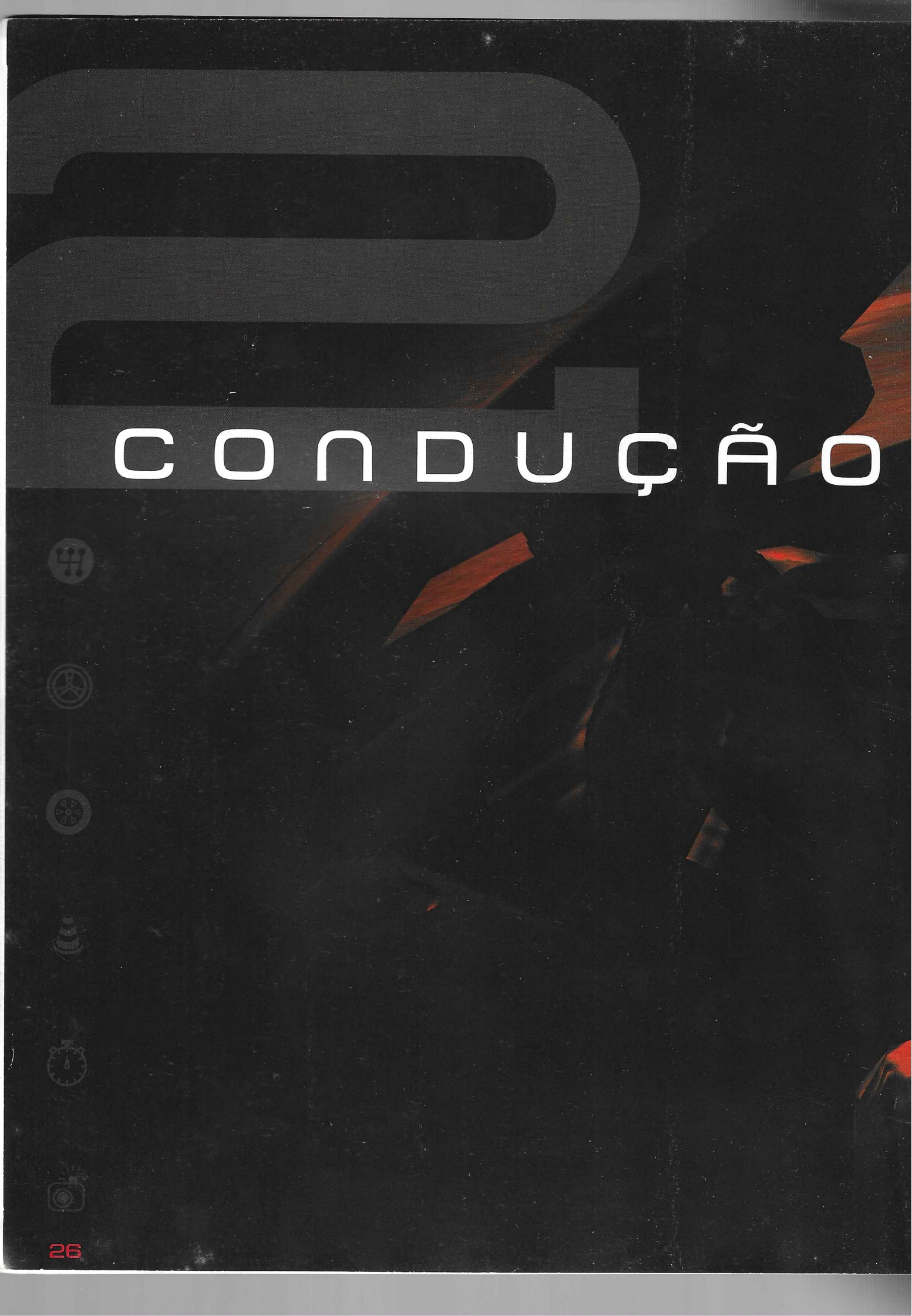
O Data Logger é uma ferramenta de aprendizagem fantástica que vos permite estudar o vosso progresso na pista em grande detalhe. Fornece uma representação gráfica da velocidade do veículo ao longo de toda a corrida, utilizando picos e depressões para ilustrar as fases de aceleração e travagem. Uma das características mais informativas deste menu é o comparativo de duas voltas. Podem utilizá-lo para dissecar todas as secções da pista até descobrirem como efectuar a volta perfeita!

Para utilizar o Data Logger, selecionem um circuito no Modo Gran Turismo. Completem algumas voltas e gravem a repetição da melhor delas. Abram o Data Logger no menu Race e carreguem a repetição. Repitam este procedimento para efectuar a comparação.



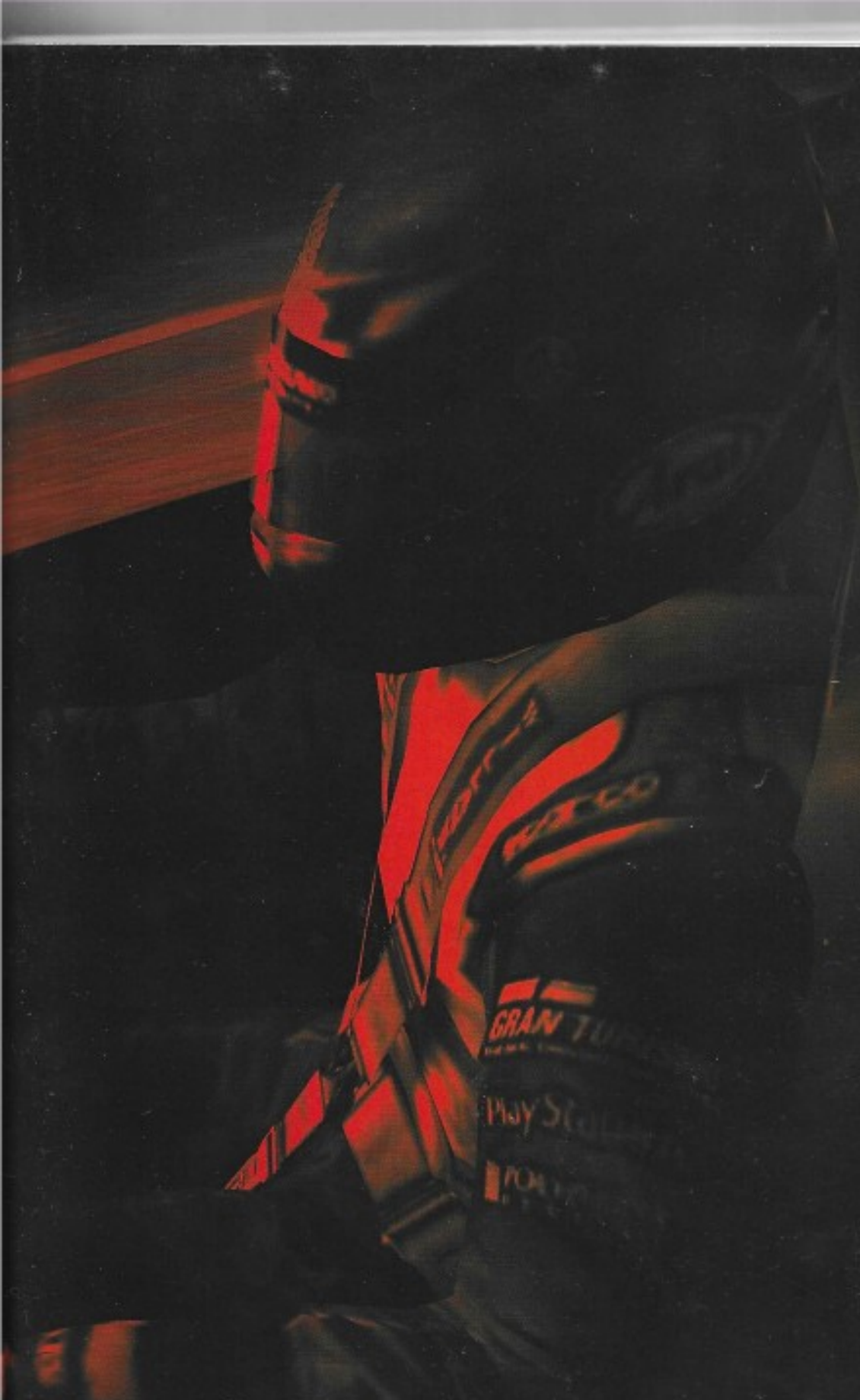
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
CONTROLOS
MODOS DE CORRIDA
MENU PRINCIPAL
OPÇÕES
MODO ARCADE
MODO GRAN TURISMO
CONSELHOS DOS PROFISSIONAIS

CONDUÇÃO



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL



CAPÍTULO 2

Tal como no mundo real, obter uma licença de condução em GT4 é um exercício de aprendizagem activa. Este capítulo explica conceitos e técnicas de condução e providencia um guia passo a passo para cada teste. As vossas habilidades de condução **irão** *melhorar se seguirem os conselhos que aqui encontram.*

em resumo

Não interessa quão impacientes estão para demonstrar as vossas habilidades em corridas competitivas – aconselhamos que dediquem primeiro algum tempo a adquirir licenças. Desafiantes e educativas, são relativamente fáceis de completar, mas muito mais difíceis de dominar. Passar com o bronze pode ser conseguido em menos de cinco minutos após algumas tentativas. Por outro lado, alcançar os troféus de prata e ouro geralmente requer uma maior perseverança e uma paciência considerável.

Antes de começarem cada licença, considerem primeiro o que é que planeiam atingir.

- Se forem um condutor relativamente inexperiente, ou se quiserem simplesmente obter uma ou mais licenças rapidamente, contentem-se com a medalha de bronze em todos os testes. Adquirir cada licença não deve demorar mais do que uma hora ou duas e irá permitir-vos ganhar um carro enquanto aprendem algumas técnicas fundamentais.

- Se forem um jogador veterano à procura de um progresso mais sério, devem almejar a medalha de prata em todos os testes. Com alguma persistência podem ganhar melhores veículos e aperfeiçoar as vossas habilidades.

- Se são um perito de *Gran Turismo* devem tentar adquirir todas as licenças ganhando sistematicamente medalhas de ouro em todas as provas. Os vossos esforços serão recompensados com carros com melhor performance.

Seja qual for a vossa ambição, os conselhos que se seguem irão ser extremamente úteis. Cada teste é analisado em detalhe, assim como qualquer habilidade específica que possa ser exigida.

introdução

adquirir as licenças

Para além de servirem como "chaves" para muito do conteúdo de *Gran Turismo 4*, as licenças de condução estão concebidas de forma a ensinar e refinar várias habilidades, desde técnicas básicas a nuances subtis do controlo. Não só podem ganhar novos carros e desbloquear novas corridas, mas também devem notar um melhoramento tangível na vossa habilidade ao volante.

Este capítulo está concebido de forma a ajudar-vos a adquirir licenças analisando individualmente cada teste. Para facilidade de uso, estes são apresentados na ordem em que aparecem no jogo. Sempre que um teste requeira uma habilidade específica, estas estão ilustradas através de "regras douradas" que são fáceis de memorizar e usar, ou de explicações teóricas mais aprofundadas.

As licenças são adquiridas no menu Licence Centre, no Modo Gran Turismo. Para saberem como lá chegar, vejam a página 19.

dicas gerais

Gran Turismo 4 oferece muitas ajudas para auxiliar os jogadores a adquirir licenças e ainda algumas opções úteis em que é fácil não reparar. Sempre que estiverem a ter dificuldades em completar um determinado teste, lembrem-se dos seguintes truques e dicas:

- É-vos providenciada uma descrição de cada teste. Lê-la irá muitas vezes ajudar-vos a visualizar o desafio que vos espera.

- O menu de cada teste tem a opção de ver um vídeo de demonstração. Isto mostra-vos como passar um teste com sucesso ao apresentar a performance requerida para conseguir o troféu de ouro. Se estão com problemas, vale a pena o esforço de o verem umas vezes: devem imediatamente detectar erros que estejam a fazer, ou aspectos que podem melhorar. Seleccionem a visão do interior (pressionem ⊗), ouçam cuidadosamente as trocas de mudança e estudem a trajectória do veículo para a tentarem copiar. Devem também notar quando é que o carro trava observando as luzes traseiras na visão externa, ou fazendo aparecer o painel de instrumentos na interna (pressionem duas vezes □ e uma ⊗).

- Sempre que chegarem à meta durante um teste (com a excepção de voltas com um *pace car*), o *ghost* do vosso carro é automaticamente gravado. Ele irá aparecer em todas as tentativas seguintes, a não ser que batam o tempo anterior, ou que o desactivem pressionando os botões direccionais. Este oponente "fantasma" pode introduzir uma veia competitiva e também ajudar-vos a localizar quando e como é que estão a perder tempo. E claro, se estão a ganhar ao "fantasma" é porque estão a melhorar.

- Pressionar L3 enquanto estão a ver um vídeo ou um *replay* irá aumentar a sua velocidade, permitindo que cheguem rapidamente à parte que vos interessa. Esta função poupa imenso tempo em vídeos longos – como uma volta completa em Nürburgring. Pressionem novamente para voltar ao normal.

- Se ficarem frustrados com um desafio aparentemente impossível, deixem esse teste durante algum tempo. Por vezes vão ver que horas ou dias depois são capazes de o completar com relativa facilidade. Lembrem-se que podem entrar em cada teste (excepto o exame final) na ordem que quiserem.

- Todos os testes para a licença National B e National A (excepto aqueles em que têm de completar uma volta completa de um circuito) permitem-vos activar a trajectória ideal para a poderem seguir – basta pressionar R3. Para além de mostrar a trajectória perfeita para cada curva, providencia guias para

as travagens e aceleração. Devem acelerar quando a linha está azul, manter a velocidade quando está branca e travar quando está vermelha. Uma mudança gradual na cor indica que devem ajustar a pressão nos botões, sticks ou pedais em concordância. Por exemplo, uma linha que muda de vermelho escuro para claro, depois para branco, azul claro e por fim azul escuro denota que devem travar firmemente, depois ligeiramente, antes de manterem a velocidade e depois acelerar progressivamente até à velocidade máxima. Esta ajuda de condução (que têm de reactivar em cada tentativa) irá ajudar-vos a adquirir as primeiras licenças num instante!

- Para a maioria dos testes, aconselhamos que usem as mudanças manuais (vejam a página 24 para saber mais). Isto pode levar a melhorias significativas do vosso tempo: podem aproveitar ao máximo cada mudança, o que significa melhor aceleração, e usar o travão do motor mais eficientemente. Dominar isto é uma das chaves para ganharem aqueles difíceis troféus de ouro. Se quiserem mesmo continuar com mudanças automáticas, existe um truque que não vem no manual e que pode ser útil: se pressionarem R2, o carro vai permanecer nessa mudança até o largarem.

- Seja qual for o vosso estilo de condução e configuração do carro, certifiquem-se que aproveitam ao máximo as capacidades analógicas do comando (ver página 23 para mais detalhes). Habituem-se a fazer ajustamentos pequenos ou moderados à direcção: é absolutamente desastroso virar as rodas ao máximo a cada alteração na pista. De forma semelhante, a mais leve pressão no acelerador durante uma curva em "U" pode fazer toda a diferença. Acima de tudo, apreciar as subtilezas do controlo analógico é a chave para adquirirem cada licença com distinção – e também para desfrutarem ao máximo de *Gran Turismo 4*.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

LICENÇA NATIONAL B

TESTE B-1

Este teste decorre numa secção recta da pista. O vosso objectivo é conduzir e depois parar o veículo na área axadrezada o mais rapidamente possível. Isto requer dois tipos de habilidades: aceleração e travagem.

Para passar este teste, é importante não perder tempo acelerando demasiado a fundo, o que fará com que percam tracção (e, consequentemente, velocidade). Se seleccionarem mudanças automáticas, o motor vai ajudar a neutralizar este efeito – não tenham problemas em pôr prego a fundo desde o início. Se jogarem com mundaças manuais, tentem acelerar progressivamente (cerca de 5.000 rpm) para que o carro adira à estrada na perfeição. Lembrem-se que têm de inclinar o analógico (ou pressionar o pedal ou o botão) com força reduzida para moderar a aceleração. Logo que cheguem à marca dos 100 m, travem a fundo para o carro parar mal entre na zona assinalada. Notem que têm de ter as quatro rodas dentro dessa área.

Aceleração para Principiantes

[1] *Para uma aceleração eficiente, os pneus têm de estar em contacto com a pista. Devem evitar que rodem em falso.*

[2] *Mudanças automáticas e sistemas Traction Control Management (TCM) reduzem a ocorrência desta rodagem em falso. Para veículos com mudanças manuais, moderar a pressão no acelerador em velocidades baixas pode ser uma técnica importante.*

[3] *A aceleração aumenta à medida que o motor funciona mais rápido (em rpm). Porém, a aceleração pára quando este atinge a potência máxima. Geralmente uma boa aceleração ocorre perto do topo das rotações, mas antes do seu limite.*

[4] *Em* Gran Turismo 4 *o botão, stick ou pedal do acelerador é analógico: reage ao nível de pressão ou inclinação que usarem. Não se esqueçam disto!*

Travagem para Principiantes

[1] *Dentro do razoável, tentem não usar os travões até ao último momento. Quanto mais tempo o vosso veículo beneficiar da velocidade máxima, melhores tempos irão alcançar.*

[2] *Porém, não devem adiar demasiado, ou o carro irá desviar-se da melhor trajectória e perder tempo quando sair de uma curva.*

[3] *A travagem deve em geral ser súbita – quanto mais breve, menos tempo o carro passa na velocidade mais baixa.*

TESTE B-2

Tal como a prova anterior, este teste requer que acelerem antes de travarem para parar o carro dentro da área assinalada.

Acelerem o mais rápido possível enquanto evitam a derrapagem. Mantenham o pedal em baixo enquanto ganham o máximo de velocidade e travem bruscamente logo a seguir à linha dos 150 m. Se travarem demasiado cedo, irão parar antes da área; se travarem tarde, irão parar ao meio (ou depois), perdendo tempo.

Reduzir Velocidade

Existem quatro métodos para abrandar, cada um com as suas vantagens e desvantagens.

Travagem
Travam pressionando o botão ou pedal do travão, ou puxando para trás o analógico direito. Este é muitas vezes o método mais seguro e eficiente de abrandar, permitindo-vos reduzir rapidamente a velocidade enquanto mantêm controlo da trajectória de corrida. Lembrem-se sempre que as condições de cada corrida (clima, superfície) irão influenciar a distância de travagem necessária.

Desacelerar
Para desacelerar basta que larguem o acelerador. Desta forma irão reduzir a velocidade progressivamente através de um uso subtil do travão do motor. Isto é muitas vezes útil nas curvas para aumentar a tracção e auxiliar a viragem.

Descer a mudança
Só podem fazer isto em modo manual. Combinada com a travagem, esta técnica permite que abrandem (geralmente atingindo o limite da mudança) enquanto aproveitam a travagem com o motor para estabilizar o carro ao entrar, ou durante, uma curva.

Usar o travão de mão
O travão de mão bloqueia instantaneamente as rodas de trás do carro. Podem usar esta técnica (difícil de dominar) para guinar, o que é por vezes a melhor maneira de fazer uma curva. Só mesmo para os condutores mais habilidosos!

TESTE B-3

Este teste está dividido em três segmentos.

- Na recta inicial, acelerem como habitualmente, evitando que os pneus rodem em falso. Mantenham o acelerador a fundo e vão-se dirigindo gradualmente para o lado direito da pista. Se estiverem a jogar com mudanças manuais, não vale a pena irem para além da quarta.

- Quando chegarem ao final da recta, travem antes da curva, mantendo-se bem à direita, depois levantem o pé e dirijam-se para a esquerda. Não tentem entrar na trajectória interior demasiado cedo. Na curva sigam por dentro a uma velocidade constante e moderada (mantenham o acelerador numa posição intermédia).

Se tentarem acelerar demasiado cedo, terão uma sobreviragem.

- Quando alcançarem o fim da curva, voltem a pôr prego a fundo e tentem direcionar-se suavemente para o lado esquerdo da pista até ao final.

Curvas Longas

[1] *É geralmente melhor travar antes do que durante a curva. Isto irá melhorar a tracção durante toda a viragem, permitindo que voltem a acelerar mais cedo.*

[2] *Acelerar ao sair da curva também pode melhorar a tracção do carro, se for bem medido.*

[3] *Quando uma curva é seguida por uma secção a direito, é essencial sair dela o mais rápido possível para permitir que o carro faça pleno uso da recta. A diferença de apenas uns quilómetros por hora pode significar um espaço de muitos metros no final...*

TESTE B-4

Tal como no teste anterior, ganhem o máximo de velocidade na recta inicial enquanto se movem lentamente para o lado direito da pista. Dirijam-se para o interior da curva e travem firmemente no último momento durante alguns metros. Mantenham uma velocidade constante para a primeira metade da curva e acelerem progressivamente durante a segunda metade. Acelerem a fundo o resto do percurso, deslizando para o lado esquerdo.

Tracção dos pneus

É importante que os vossos pneus tenham o máximo de contacto com a estrada durante a corrida, particularmente em curvas longas. Esta é a chave para a aceleração, travagem e para as melhores trajectórias. Existe uma forma simples de saber quando é que os vossos pneus atingiram o seu limite de tracção: começam a chiar. Esta pista sonora é sensível ao contexto e quando acontece, existem duas causas possíveis. A maior parte das vezes é porque a vossa condução é demasiado exigente para os pneus e está a fazer com que percam tracção – por exemplo, porque estão a fazer as curvas demasiado rápido. Se for o caso, de futuro ajustem a velocidade e trajectória. Porém, por vezes indica que os pneus estão gastos e precisam de ser substituídos. Verifiquem o indicador no ecrã e parem nas boxes se necessário.

TESTE B-5

O quinto teste da licença National B licence é uma volta completa do circuito de Tsukuba, seguindo um *pace car*.

O vosso carro só é modestamente poderoso, por isso usem os travões com moderação. Travem ao entrar na primeira curva, depois acelerem a fundo durante a longa chicana até à curva seguinte. Travem generosamente e agarrem-se ao interior da curva antes de voltarem a acelerar. Ataquem o gancho (por outras palavras, continuem a acelerar na curva à direita), depois travem bruscamente e ganhem velocidade novamente na longa recta. É importante que entrem nesta secção com o máximo de velocidade.

Travem ao entrar na curva final e fiquem na trajectória interior. Moderem a velocidade até ao final, e evitem derrapar para melhorar a tracção e consequentemente o vosso tempo.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

Pace Cars

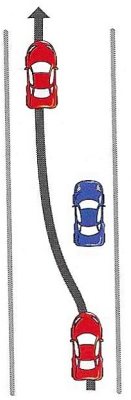
[1] *Os pace cars tendem a seguir excelentes trajectórias. Observem-nos para antecipar curvas e aprender os circuitos.*

[2] *Evitem colidir com os pace cars demasiado violentamente (especialmente por trás) ou irão chumbar imediatamente o teste.*

[3] *Os pace cars irão tentar manter uma distância razoável à frente do vosso veículo. Quanto mais vocês rápido conduzirem, mais eles acelerarão. Contudo, isto não significa que irão travar tão tarde quanto vocês poderão querer tentar travar em certas curvas: não são psíquicos.*

[4] *Nunca tentem ultrapassar um pace car, mesmo que tenham oportunidade de o fazer. Irão ser desqualificados de imediato.*

Cone de Aspiração



A presença dum veículo à frente do vosso permite que aproveitem algo chamado de "cone de aspiração." Em termos muito simples – na verdade é bastante mais complexo que isto – o veículo à frente corta pelo ar, criando um túnel de menos resistência. Se aprenderem a entrar nesta "corrente" – seguindo de perto e com precisão um carro – a resistência do ar do vosso veículo irá ser reduzida. Podem aproveitar isto para ganhar alguns km/h vitais a cada segundo e ultrapassar o vosso rival num momento oportuno.

Uso judicioso desta técnica irá permitir-vos ganhar pequenos incrementos de velocidade enquanto seguem o pace car pela pista. Novamente, NÃO tentem ultrapassar: serão desqualificados.

TESTE B-6

Esta prova requer as mesmas habilidades que os testes B-1 e B-2. Acelerem ao mesmo tempo que evitam um excesso de rodagem em falso dos pneus e mantenham-se em velocidade máxima até se aproximarem do fim do percurso. Depois travem de forma firme e parem o veículo no início da área.
Atingir um bom tempo depende do momento da travagem. Como a velocidade é alta, façam-no por volta dos 430 m. Tentem e voltem a tentar identificar este ponto através das marcas até conseguirem passar o teste.

TESTE B-7

Tal como no teste anterior, devem focar-se inicialmente em acelerar (evitar a rodagem em falso dos pneus é crucial). Mantenham o pedal pressionado a fundo até cruzarem a linha dos 800 m, depois ataquem os travões por volta dos 810 m. Mais uma vez, tentem parar logo no início da área assinalada para fazerem o melhor tempo.

TESTE B-8

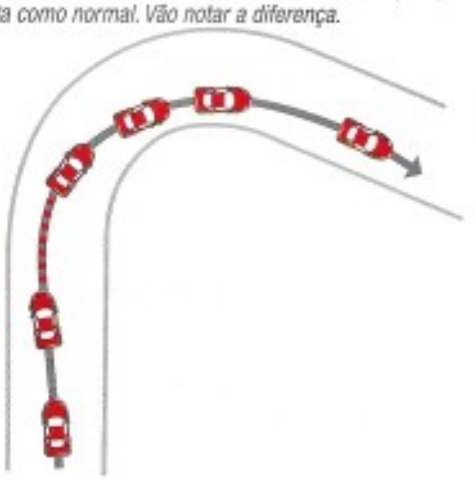
Mantenham prego a fundo depois do início em movimento e mantenham-se perto do lado esquerdo da pista. No final da recta manobrem gentilmente o carro para o interior da curva e travem firmemente, mantendo as rodas direitas. Agora virem realmente as rodas enquanto aceleram moderadamente, seguindo uma trajectória algo larga. Acelerem a fundo, mantendo-se no lado esquerdo até à recta final. Se estiverem em manual, não mudem a mudança, mesmo nos metros finais, para ganhar algum tempo.

Transferência de Massa

Qualquer tipo de força (frontal, lateral, diagonal) aplicada a um carro envolve uma transferência de massa para uma parte específica do veículo. A aceleração desloca a massa do veículo na direcção da traseira, a travagem para a frente e as curvas transferem a massa para os lados. Como são os únicos pontos de contacto entre o carro e a pista, os pneus aguentam toda a força destas transferências. Por isso, lembrem-se: quanto mais um pneu suporta a massa de um carro, maior a sua tracção. Isto porque a força exercida "atrai-o" à estrada.

Aplicar na prática este fenómeno é uma habilidade fundamental para os condutores. Em qualquer situação, é essencial transferir a maior massa possível para os pneus que mais precisam. Se travarem antes de uma curva, por exemplo, transferem a massa do carro para as rodas da frente. Como estas também determinam a direcção do veículo, quanto mais massa suportam, maior a sua tracção, e como tal, o carro vira melhor. É por isso que é geralmente melhor travar antes, e não durante, uma curva.

Outra aplicação da transferência de massa, e uma ferramenta essencial para os ralis ou superfícies escorregadias, é "oscilar" ligeiramente antes da curva (manobrando primeiro para um lado e depois para o outro). Isto é chamado de "feint motion". Virando ligeiramente, na direcção do exterior da curva, vão transferir massa para as rodas do interior. Se depois virarem na direcção do interior, os pneus correspondentes vão ter melhor tracção, o que facilita a entrada na curva. Ou seja, tentem virar um pouco para a esquerda antes de uma curva à direita, depois para a direita como normal. Vão notar a diferença.



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

COFFEE BREAK

O primeiro intervalo Coffee Break no jogo convida-vos a conduzir entre uma série de cones e a parar o veículo na área assinalada. Se tocarem num cone, perdem: tão simples quanto isto. Demorem o tempo que for preciso a planear o percurso. Recebem a medalha de bronze só por completar o teste sem tocar num cone – o tempo final é irrelevante.

Se quiserem alcançar o ouro, tomem atenção à aceleração, mudem para segunda e tentem ir pela trajectória mais directa que conseguirem. Tentem ir em frente, entre os dois primeiros cones, passem o próximo à esquerda e prossigam para o final quase sem saírem da trajectória, virando ligeiramente em direcção ao lado direito da área assinalada. Como sempre, o ideal é parar com as quatro rodas acabadas de entrar na área.

Todos os desafios Coffee Break são opcionais, por isso não arranquem os cabelos se tiverem dificuldade em completar algum. Só precisam dos 16 testes principais para a licença.

TESTE B-9

Mantenham-se no lado esquerdo da pista à velocidade máxima. Logo que se aproximem da curva, travem virados para o interior, mantendo as rodas direitas. Sigam a trajectória interior, moderando a aceleração e depois prego a fundo desde a saída da curva até ao final. Tentem não acelerar demasiado cedo ou violentamente, senão a traseira do carro vai começar a virar.

Sobreviragem

A sobreviragem ocorre durante as mudanças de direcção, quando um carro vira excessivamente e as rodas traseiras perdem tracção. É causada por uma série de factores, incluindo o uso do travão de mão ou superfícies escorregadias, mas a razão mais comum, especialmente com veículos de tracção traseira, é inexperiência ou erro do condutor, ao acelerar demasiado ou prematuramente numa curva. Durante a sobreviragem, os pneus de trás perdem tracção, não transferem todo o seu poder para pista e o carro começa a "deslizar". Fica com a frente a apontar para a curva e a sua traseira move-se na direcção do seu exterior. Em casos extremos, pode levar a um pião. Um erro comum em amadores é carregar os travões numa tentativa de recuperar o controlo. Isto piora a situação, ao transferir mais massa para as rodas da frente.

A tendência de um veículo para a sobreviragem depende largamente da posição do seu centro de gravidade (ver tabela). Vejam o tipo de carro que estão a conduzir e adaptem o estilo de condução em concordância. Atenção que a tabela abaixo só se aplica em condições normais e asfalto seco. Todos os carros têm mais tendência a deslizar em piso molhado, terra ou neve.

	FF (Motor Frontal/ Tracção Dianteira)	FR (Motor Frontal/ Tracção Traseira)	MR (Motor Central/ Tracção Traseira)	RR (Motor Traseiro/ Tracção Traseira)	4WD (Motor Frontal/ Tracção às 4 rodas)
Posição do centro de gravidade	Frente	Entre a frente e o centro	Centro	Traseira	Entre a frente e o centro
Tendência na desaceleração	Média	Baixa	Baixa	Traseira	Neutra
Tendência na aceleração	Muito baixa	Média a alta (dependendo da potência do motor)	Alta	Muito alta	Neutra

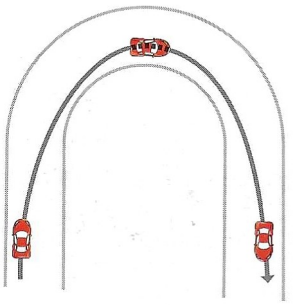
Sumário de Sobreviragem

Causa	**Na desaceleração:** deixar de acelerar durante uma curva (especialmente em veículos de tracção dianteira).	**Na aceleração:** acelerar excessivamente ou demasiado vigorosamente (especialmente em veículos de tracção traseira).
Efeito	O veículo vira excessivamente, forçando a traseira na direcção do exterior da curva	
Para evitar a sobreviragem	**Na desaceleração:** abrandem com tempo suficiente antes da curva com as rodas direitas.	**Na aceleração:** não retomem a aceleração demasiado cedo: acelerem progressivamente (evitar que as rodas de trás deslizem).
Para corrigir a sobreviragem	Virem o volante na direcção do exterior da curva (contra-brecagem) e acelerem um pouco.	Virem o volante na direcção do exterior (contra-brecagem) e larguem por um pouco o acelerador (evitar que as rodas deslizem).

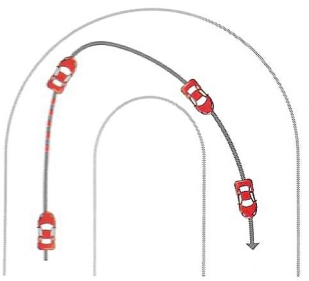
Trajectória Ideal

[1] *A trajectória ideal para uma curva varia de acordo com o veículo, as condição climatéricas e o vosso estilo de condução. Lembrem-se que a noção de uma trajectória "ideal" é muito subjectiva – toda a gente tem de encontrar a sua de acordo com as suas habilidades. Contudo, na maior parte dos casos a trajectória ideal toca o interior de cada curva, identificável como o ponto onde a rota seguida pelo veículo e o ângulo da curva se tocam.*

[2] *Se precisam de passar a curva o mais rapidamente possível, normalmente precisam de seguir uma trajectória suave e consistente. Aproximem-se da curva pelo exterior (com um ângulo muito amplo), percorram o interior a uma velocidade constante e depois prego a fundo ao saírem pelo exterior. Esta trajectória é muitas vezes referida como "fora-dentro-fora".*



[3] *Se, por outro lado, querem sair da curva com o máximo de velocidade possível, entrem a direito na curva antes de virarem bruscamente para tocar no interior e comecem a acelerar para fora dela logo que possam. Este método vai fazer-vos perder algum tempo na curva, mas podem sair a maior velocidade, tornando o método excelente para ganhar tempo ou ultrapassar um adversário quando a curva é seguida por uma longa recta.*



[4] *Quando existem várias curvas em sucessão, não pensem somente em passar a primeira correctamente ou irão ser penalizados nas que se seguem. Mantenham sempre em mente as exigências da curva final – especialmente se esta abrir para uma longa recta – e ajustem a vossa trajectória durante as primeiras curvas de forma a poderem ter uma trajectória ideal na final.*

TESTE B-10

Ganhar a medalha de ouro no circuito Laguna Seca requer perseverança. Estudem as trajectórias do *pace car* ao mais ínfimo pormenor e tentem imitá-las.

Acelerem cuidadosamente antes de atacarem o gancho mudando para a direita mesmo no último instante. Travem a fundo quando entrarem na curva, depois acelerem progressivamente. Mantenham-se no lado esquerdo até à próxima curva, travem ligeiramente antes de entrarem na trajectória interior e voltarem a ganhar velocidade. Regressem ao lado esquerdo e façam a próxima curva sem abrandar. Travem a fundo antes da curva à esquerda, depois larguem o acelerador para passarem a próxima à esquerda (mas não travem). Isto dar-vos-á uma boa velocidade para a colina. Ataquem os travões imediatamente antes da violenta esquerda-direita de declive acentuado e conduzam por cima das bermas para passarem com a trajectória mais direita possível. Travem a fundo antes da curva à esquerda e depois muito ligeiramente antes da à direita. A última curva é a mais difícil do circuito. Travem bruscamente e cedo, voltem a acelerar, com cuidado para não sair da pista. A velocidade tem de ser bastante alta quando saírem da curva se quiserem ter o melhor tempo, porque abre para uma recta longa.

TESTE B-11

Para o vosso primeiro teste em terra, acelerem numa linha recta antes de virarem ligeiramente para a direita, mantendo o pé a fundo no acelerador durante a curva. Travem vigorosamente antes da curva em "U" enquanto começam a virar à esquerda, depois acelerem a fundo para que o carro esteja na direcção da mesma linha da recta final. Por outras palavras, têm de deliberadamente virar demais através da curva em "U". Completem o teste com um final à velocidade máxima.

Conduzir em Terra (para Principiantes)

[1] *A tracção do carro é muito fraca em terra, o que significa que demora mais a acelerar e travar.*

[2] *Muitas vezes usada por condutores experientes no asfalto, a sobreviragem é essencial, porque permite manter o carro sempre a apontar para a saída das curvas.*

[3] *Conduzir em terra exige muito da vossa técnica de derrapagem e requer que usem a aceleração (e por vezes contra-brecagem) para passar as curvas de forma rápida e eficiente.*

TESTE B-12

Conduzam o mais rapidamente possível na primeira secção do percurso, desviando-se gradualmente para o lado esquerdo da pista. Ao aproximarem-se da curva, alinhem o veículo com a sua tangente e desacelerem por um instante (não mais do que meio segundo). Logo que estejam na curva em si, mantenham a frente do carro alinhada com a recta durante toda a curva, derrapando enquanto aceleram a fundo até ao final, mantendo-se no lado esquerdo do percurso.

TESTE B-13

Mantenham o máximo de aceleração durante a recta inicial. À medida que se aproximam da curva, dirijam-se para o interior da pista e dêem um toque rápido e brusco nos travões imediatamente antes de estarem nivelados com a linha branca. Passem a curva mantendo uma velocidade constante (mantenham o acelerador pressionado a meio) e uma trajectória ideal (de preferência rente à berma). Acelerem outra vez a fundo ao saírem da curva até ao final.

Para conseguirem a medalha de ouro precisam de:
- travar o mais tarde e brevemente possível para beneficiar de uma boa velocidade média durante a curva.
- acelerar suficientemente cedo (logo que cheguem às guias sonoras) para entrar na recta final com velocidade máxima sem saírem da pista.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

Subviragem

Enquanto a sobreviragem é quando as rodas traseiras deslizam, a subviragem ocorre quando os pneus da frente perdem tracção. Parafraseando um condutor real: "Quando saem da pista e batem na parede com a traseira do carro, é sobreviragem; subviragem é quando batem com a parte da frente primeiro." É definida por uma falta de resposta quando tentam virar e ocorre quando entram na curva a alta velocidade ou aceleram demasiado cedo à saída. Neste último caso, especialmente em veículos de tracção dianteira, a massa do carro é quase toda transferida para a traseira, o que significa menos tracção para as rodas da frente. Com menos tracção, a capacidade delas para efectuar a mudança de direcção diminui e o veículo não vira o suficiente.

	FF (Motor Frontal/ Tracção Dianteira)	FR (Motor Frontal/ Tracção Traseira)	MR (Motor Central/ Tracção Traseira)	RR (Motor Traseiro/ Tracção Traseira)	4WD (Motor Frontal/ Tracção às 4 rodas)
Posição do centro de gravidade	Frente	Entre a frente e o centro	Centro	Traseira	Entre a frente e o centro
Tendência para subviragem na desaceleração	Média	Baixa	Baixa	Baixa	Neutra
Tendência para subviragem na aceleração	Alta	Média	Baixa	Muito Baixa	Baixa

Sumário da Subviragem

Causa	**Na desaceleração:** velocidade demasiado alta ao entrar na curva ou travar durante a mesma.	**Na aceleração:** acelerar demasiado cedo ou excessivamente ao sair da curva (especialmente em carros de tracção dianteira).
Efeito	O carro não vira o suficiente (porque a frente perde tracção) e direcciona-se para o exterior da trajectória ideal.	
Para evitar a subviragem	**Na desaceleração:** limitem a velocidade ao entrar na curva e evitem travar muito tarde.	**Na aceleração:** não acelerem demasiado cedo ou vigorosamente numa curva.
Para a corrigir	Levantem o pé do acelerador e ajustem ligeiramente as rodas da frente para recuperar tracção.	

TESTE B-14

Mantenham-se no lado direito conduzindo à velocidade máxima antes de chegarem à curva em "U". Conduzam direitos ao seu interior, dando um toque abrupto e relativamente longo nos travões para evitar que o carro deslize para o exterior. Mantenham uma aceleração moderada, mas não se encostem ao interior da curva (deixem um metro ou dois entre ela e o vosso carro). Isto irá permitir que acelerem mais cedo enquanto continuam a manobrar para a esquerda. Colem-se à berma esquerda e depois para o lado direito para atingir o final mais rápido possível.

A chave para este teste é a travagem (que determina a posição na curva) e o momento em que aceleram. Se conduzirem demasiado rápido, vão colidir com o extremo direito; se acelerarem muito tarde, não terão hipóteses de conseguir o melhor tempo. O marcador branco pode servir como um bom ponto de referência, quando estiver no lado direito do ecrã, já devem estar a acelerar.

Se estão a jogar com mudanças manuais, não mudem a mudança durante todo o teste. A sério: mantenham-se em terceira, mesmo no final da recta inicial. Devem conseguir cortar fracções de segundo valiosas do tempo final com este método.

TESTE B-15

Tal como com testes anteriores deste tipo, sigam a mesma trajectória do *pace car* durante todo o percurso. Depois do início, façam as duas curvas suaves sem abrandarem. Dêem um ligeiro toque no travão antes da terceira curva, depois comecem a virar e acelerar. Façam o mesmo com a viragem à esquerda, depois passem a curva seguinte à velocidade máxima. Tentem não conduzir sobre a berma do circuito – fará com que derrapem perigosamente para fora.

Passem a curva à direita travando vigorosamente e depois acelerando até à curva à esquerda muito longa. Dêem um bom toque nos travões e moderem a aceleração. Depois é prego a fundo na recta antes de travarem firmemente para a curva em "U". Acelerem rapidamente e passem as três curvas seguintes com um toque breve (uma carícia quase) nos travões. Travem bruscamente antes da última curva em "U" e acelerem a fundo até ao final.

TESTE B-16

Depois de o exame final começar, agarrem-se ao lado direito da recta. Ao aproximarem-se da curva, levantem o acelerador brevemente, manobrando na direcção do interior antes de acelerarem ao máximo. Isto irá permitir que saiam da curva a velocidade máxima sem sair de pista.

Continuem para a curva em "U", travando firmemente na abordagem e mantendo as rodas direitas. Moderem a aceleração durante a primeira metade da curva antes de pôr prego a fundo ao saírem.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

LICENÇA NATIONAL A

TESTE A-1

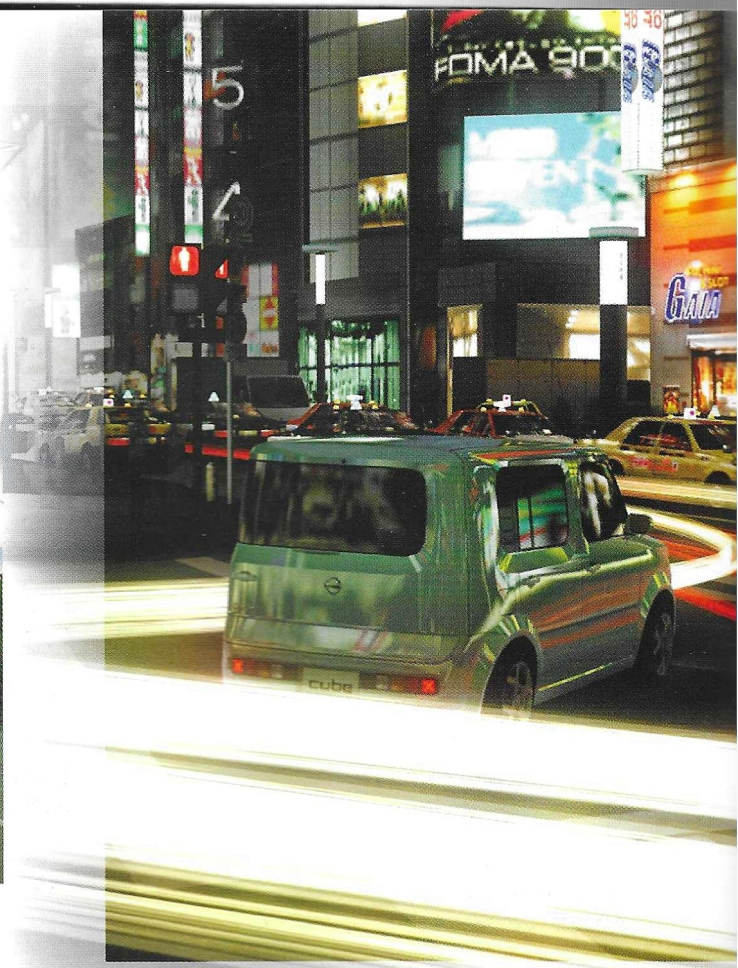
Mantenham-se no lado esquerdo da estrada depois do início. Quando se aproximarem da curva, travem de forma firme e comecem a virar. Moderem a aceleração para se colarem ao limite da pista antes de cortarem em direcção ao interior da próxima curva. Aproveitem a largura da pista ao acelerarem generosamente a mais ou menos meio da curva. Isto irá dar-vos uma vantagem quando chegarem à grande recta.

Se estiverem a jogar em manual, tentem baixar a mudança na primeira curva, mas não na segunda. Isto irá melhorar de forma considerável a tracção e aceleração do vosso carro.

TESTE A-2

Tal como no teste anterior, coloquem-se no lado esquerdo depois do início. Travem pesadamente ao chegarem à primeira curva e mantenham-se na trajectória interior, moderando a aceleração nos primeiros metros. Agora acelerem a fundo e desviem-se para a direita imediatamente antes da segunda curva. Dirijam-se para o interior da curva desacelerando ligeiramente. Quando estiverem suficientemente dentro da curva, acelerem ao máximo até ao fim.

Não baixem as mudanças de todo se estiverem a jogar em manual – já devem ter controlo suficiente do veículo, e vão simplesmente perder tempo se o fizerem.



Conduzir Carros MR

Com carros MR a posição central do peso resulta num comportamento mais neutral, fazendo com que estes carros sejam igualmente estáveis quando aceleram ou travam. Na realidade, isto permite que o condutor trave mais tarde e que seja mais audaz nas curvas (mas não se esqueçam de baixar as mudanças como num carro FR). Ao saírem de uma curva, também podem acelerar a fundo mais cedo, dado que o peso central do carro vos dá melhor controlo.
Em suma, este tipo de carros permitem um estilo dinâmico de condução. Contudo, não levem isto a extremos. Alguns modelos com suspensão muito suave têm tendência de sobreviragem ao entrar em curvas. Se isto acontecer, um simples ajuste da vossa direcção irá corrigir o problema.

TESTE A-3

Conduzam a abrir durante a primeira secção do percurso (recta – curva à esquerda – recta), mantendo uma linha suave. Mantenham-se à direita na aproximação à viragem e travem tarde, de forma breve mas abrupta. Acelerem a fundo, conduzindo por cima da berma que marca o canto da curva, e manobrem para a esquerda antes de chegarem ao final.

A chave para o sucesso neste desafio é a qualidade da vossa travagem. Têm de travar no momento exacto para abrandar o carro manterem-se na pista – mas sem perder tempo por serem demasiado cautelosos. Lembrem-se que devem sempre travar antes da curva para o carro seguir a sua trajectória.

Conduzir Carros FF

O peso destes carros reside principalmente na frente, dando-lhes uma travagem geralmente eficiente e estável. São relativamente fáceis de controlar enquanto abrandam e ao entrarem numa curva, desde que travem suficientemente cedo e com as rodas perfeitamente direitas. Se continuarem a travar durante a curva, há o risco de uma subviragem vos fazer perder a trajectória interior.

Sair das curvas também não apresenta dificuldades particulares. Têm só de se acautelar com a tendência para a subviragem se acelerarem demasiado cedo ou demasiado vigorosamente. Acelerem gradualmente à medida que a potência fica disponível.

Com alguma prática, irão aprender a travar e começar a acelerar suavemente antes de largar os travões. Esta sobreposição impede que o carro passe por uma fase de desaceleração transitória onde os efeitos da inércia interferem com a condução. Dominar isto irá ajudar-vos a manter a pressão aerodinâmica nos pneus da frente e preservar por mais tempo o seu poder direccional.

TESTE A-4

Lidem com a primeira curva acelerando a fundo. Mantenham-se no lado direito da pista ao aproximarem-se da curva à esquerda. Apontem o carro na direcção do interior, desacelerando. Dêem um toque breve mas forte nos travões enquanto viram à esquerda. Ajustem a aceleração para se manterem na trajectória antes de entrarem em velocidade máxima até ao final.

Quando mais breve a vossa travagem, mais velocidade terão ao sair da curva – mas se for demasiado breve, vão invariavelmente sair da pista. Encontrem o equilíbrio certo, aliviando o acelerador se precisarem de corrigir ligeiramente a trajectória do carro. E não se esqueçam de começar a virar a tempo, ou vão sofrer com a inércia.

Se estão a jogar com mudanças manuais, um truque pode ganhar-vos um pouco de tempo: fiquem em terceira durante quase toda a pista, mesmo no final da recta. O motor vai gritar em protesto, mas não irão perder velocidade a trocar a mudança.

Conduzir Carros 4WD

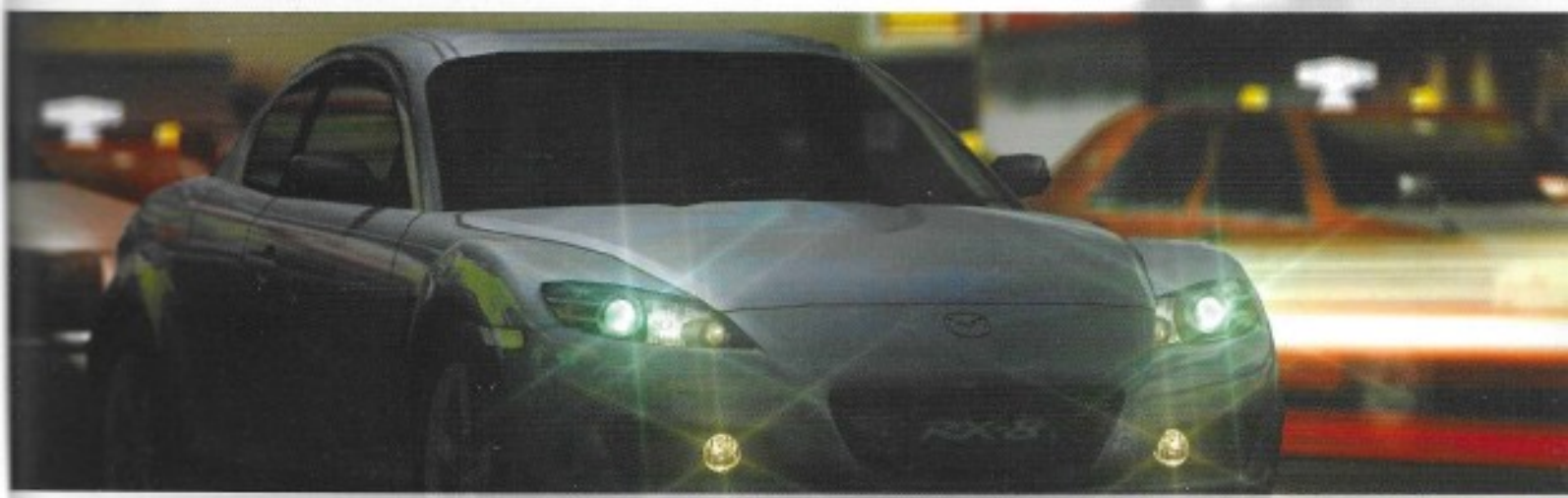
Em asfalto, os veículos 4WD são altamente cooperativos, providenciando uma condução reconfortantemente neutra. Se um carro em particular parece ligeiramente inclinado a subviragens na aceleração, tentem aumentar o binário para as rodas traseiras com o controlador VCD. Em terra ou neve, nem é preciso dizer que os veículos 4WD reinam!

O design dos veículos 4WD permite que sejam configurados e ajustados de várias maneiras, o que pode fazer da configuração pré-corrida um processo delicado. Ajustem os controlos com cuidado, preferencialmente mudando um parâmetro de cada vez, se quiserem tirar o máximo proveito de um carro.

TESTE A-5

Como sempre, sigam de perto o *pace car*.

Comecem a alta velocidade e continuem a acelerar até ao gancho. Travem com firmeza imediatamente antes e aproveitem o tamanho da curva para acelerar outra vez bastante cedo. Continuem em velocidade máxima até à colina. Quando atingirem o topo, travem em antecipação à curva à direita antes de retomarem prego a fundo. Dêem um toque ligeiro nos travões antes da próxima curva à direita, desacelerem por uns segundos e travem em preparação para a outra viragem à direita. Agarrem-se ao lado direito e travem antes da curva em U. Virem determinadamente para a esquerda e moderem a aceleração, depois retomem-na a fundo logo que possam. Sigam pelo túnel, travando ligeiramente no final e virando para a direita. Conduzam agressivamente até à curva à direita, travando imediatamente antes de a alcançarem. Mantenham-se no interior e acelerem à saída, na última curva e até ao final.

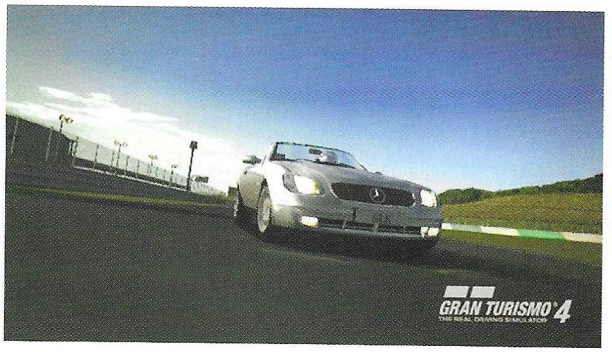


O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE A-6

Coloquem-se logo no lado direito da pista, acelerando a fundo. Apontem o carro na direcção da linha da curva e travem bruscamente, com as rodas direitas. Acelerem na segunda parte da curva, manobrando para a esquerda. No meio do "S", virem para a direita, largando brevemente o acelerador. Coloquem-se na trajectória interior o mais rápido possível e voltem a acelerar progressivamente. Dirijam-se para o lado direito do circuito. Travem com firmeza por um período extenso antes da curva final, enquanto se posicionam na direcção do interior. Voltem a acelerar a meio, indo para a esquerda para permitir um final a abrir.



Conduzir Carros FR

O peso destes carros localiza-se principalmente na frente, mas a tracção traseira provoca uma grande diferença no comportamento entre a travagem e aceleração.

Quando travam, podem optimizar a vossa performance baixando a mudança (em manual) sem esforçar o motor. Por outras palavras, travem enquanto baixam de mudança em mudança, certificando-se que não excedem o limite de rotações do motor. Cuidado: se baixarem a mudança demasiado cedo, a tracção traseira vai reagir bloqueando as rodas, e correm o risco de fazer um pião ao entrarem na curva. De qualquer das formas, não travem demasiado tarde e tentem travar numa linha recta. Isto permite que evitem derrapagens e ter de corrigir desvios da vossa trajectória. Qualquer "deslize" gasta os pneus e custa-vos tempo.

Ao fazerem a curva, não hesitem em largar os travões e gradualmente carregar no acelerador (é crucial moderar a aceleração). Se sentem que estão a virar demais, não levantem o acelerador subitamente. Isto irá causar uma transferência de massa na direcção da frente e agravar o problema. Optem antes por tentar reduzir a pressão no acelerador e virar o volante na direcção contrária para manter o carro em linha.

TESTE A-7

Conduzam a alta velocidade e mantenham-se no lado direito da pista. Levantem o pé do acelerador por um segundo imediatamente antes da curva suave à esquerda, apontando o carro na direcção do interior. Aí prego a fundo enquanto viram para a esquerda. Continuem para a próxima curva, travando firmemente com as rodas alinhadas, depois acelerem ao passarem no interior. Acelerem ao máximo até ao final, mesmo na pequena curva à direita (que terão de fazer de forma apertada).

TESTE A-8

Aqui é prego a fundo durante a primeira curva ligeira à esquerda, emergindo no lado direito da pista. Levantem brevemente o pé do acelerador durante a pequena recta e depois acelerem, entrando na curva num ângulo direito. Saiam à velocidade máxima, mantendo-se no lado direito, e façam a última curva a abrir, tocando no seu interior. Não se preocupem se se estiverem a dirigir para a barreira de metal no final do percurso. Depois de passarem a meta, o vosso tempo é gravado mesmo se o carro se despistar uma fracção de segundo depois...

COFFEE BREAK

O vosso objectivo neste interlúdio é derrubar todos os cones sem falhar um único. Para alcançar o melhor tempo, obviamente que terão de os derrubar numa tentativa, sem terem de fazer marcha-atrás. Durante o teste, tentem manter-se no interior da espiral. Isto permitirá que deitem abaixo todos os cones fazendo o percurso mais curto (para poupar tempo). Tentem fazer uma trajectória suave, evitando mudanças de direcções súbitas e moderem a aceleração para conseguirem fazer bem o percurso.

TESTE A-9

Acelerem e dirijam-se logo para o lado direito da pista. Ao aproximarem-se da curva, apontem o carro na direcção do interior e levantem brevemente o pé do acelerador. Voltem a acelerar enquanto manobram para a esquerda. Dirijam-se para o interior da segunda curva e voltem a desacelerar, mas desta vez durante um período mais longo. Agora façam prego a fundo e passem a curva de forma apertada. Vão pela recta à velocidade máxima, mantendo-se no lado direito da pista. Como antes, apontem o carro ao interior da terceira curva, desacelerando brevemente antes de voltar a ganhar velocidade e indo para a esquerda até ao final.

Se quiserem atingir o ouro, não devem travar de todo durante o teste. Para isto, usem a mesma técnica nas três curvas:

desacelerem mesmo antes de lá chegarem para dar mais tracção ao carro, moderando esta desaceleração constantemente conforme o ângulo de cada curva.

TESTE A-10

Vão-se dirigindo gradualmente para a esquerda na recta inicial. Levantem o pé do acelerador imediatamente antes da primeira curva, quando estiverem alinhados com a linha branca, e manobrem para a direita. Não larguem o acelerador até à próxima curva acentuada. Façam a trajectória interior antes de acelerar. Sigam a rota do *pace car* durante as curvas em "S", seja travando ligeiramente antes de cada uma ou desacelerando, conforme a vossa velocidade, para terem a trajectória ideal durante a curva. Voltem a ganhar velocidade na pequena recta, permanecendo no lado esquerdo. Travem de forma breve e firme, com as rodas alinhadas, antes da curva à direita, depois prossigam com o pé fora do acelerador. Usem a mesma técnica para a curva seguinte, travando ligeiramente mais, depois é velocidade máxima até à curva em U. Travem a fundo antes da curva e façam a trajectória interior antes de acelerarem ao máximo para a próxima, à esquerda. Travem suficientemente cedo – não

embatam contra o *pace car* – mantendo alguma velocidade para fazer a curva. Travem de forma muito breve antes da segunda curva à esquerda e entrem a abrir na recta. Façam a última viragem como no Teste A-4: travem e manobrem para a esquerda cedo para se manterem em pista. Al prego a fundo até à chicana, travando bastante cedo para evitar raspar no *pace car*. Façam as últimas curvas pelo interior e acelerem até ao final.

TESTE A-11

Aproximem-se da grande curva no lado esquerdo da pista, cortando pela relva. Sigam uma trajectória suave e ampla, mantendo a frente do carro a apontar para a saída da curva. Evitem colidir com a fronteira interior do percurso, mas não hesitem em tocar a barreira exterior ligeiramente no vértice da curva. A partir daí prego a fundo até ao final.

Se estão a jogar com mudanças manuais, fiquem em primeira desde o início ao final da curva, mantendo o motor nas rotações máximas. Isto irá dar-vos mais potência e aceleração, o que será fundamental. Só precisam de mudar para segunda quando estiverem em alta velocidade em direcção ao final.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE A-12

Façam as três curvas em U exactamente das mesma maneira: aproximem-se à velocidade máxima, dando toques nos travões vários metros antes da curva, depois levantem o pé do acelerador de forma breve. Mantenham a frente do carro apontada para a saída da curva. Controlem a direcção (moderando a aceleração, se necessário), dado que qualquer desvio da vossa trajectória irá custar-vos vários décimos de segundo. Levantem brevemente o pé do acelerador mesmo antes de chegarem à última curva à direita, depois dirijam-se para a esquerda com prego a fundo.

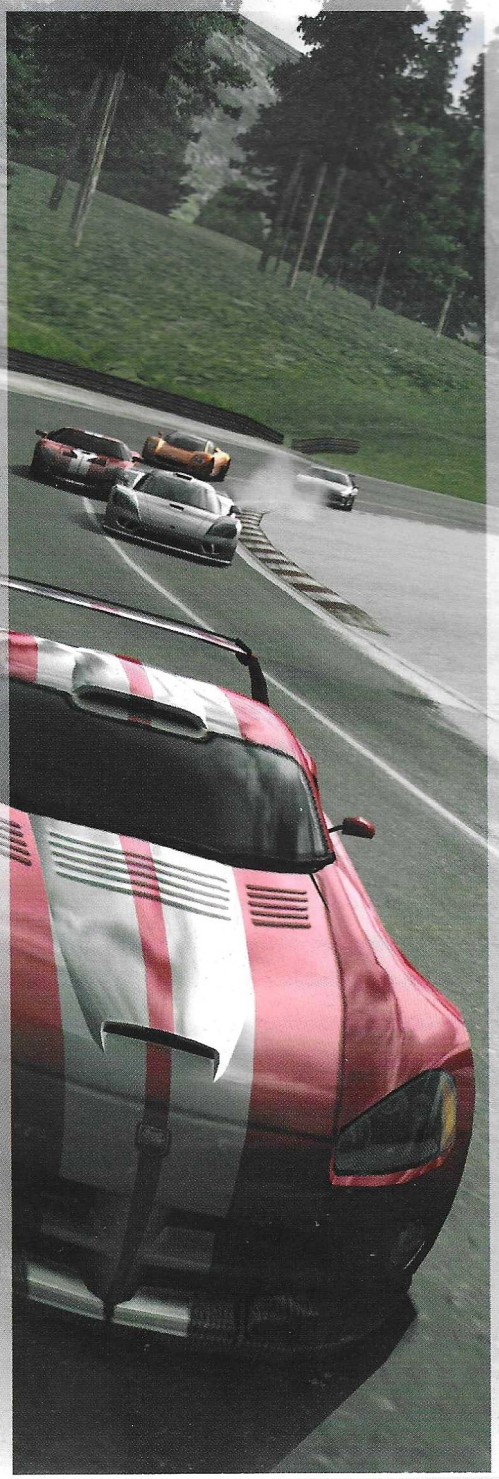
Se estiverem a jogar com mudanças manuais, tentem ficar em segunda durante o circuito. Isto permitirá que explorem o poder do motor sem gastar tempo a meter mudanças sem necessidade.

TESTE A-13

Comecem numa linha recta, levantando o pé do acelerador ligeiramente antes da curva. Dirijam-se para a esquerda à medida que aceleram. Mantenham-se no lado esquerdo da pista e dêem um bom toque nos travões antes da curva à direita. Façam a primeira parte sem acelerar, depois carreguem no pedal durante a segunda, e tentem fazer a trajectória mais ampla possível para atingirem a velocidade máxima. Façam a terceira curva da mesma maneira: travem, tirem o pé do acelerador no início e acelerem à saída. Prossigam na direita, travando firmemente ao entrarem no túnel, depois desacelerem ao virarem para a esquerda até à saída. Prego a fundo da segunda metade até ao final.

TESTE A-14

Mantenham-se à direita, acelerando de forma constante durante a primeira curva à esquerda e a seguinte à direita (sem travar ou desacelerar). Isto requer que se atirem para a curva cedo o suficiente e que tenham uma direcção firme. Travem de forma breve antes da curva longa e acelerem, mantendo-se junto à berma direita até à recta. Manobrem para a esquerda e travem com firmeza por um período extenso logo que cheguem à guia sonora no topo da inclinação. Continuem a travar enquanto descem, dirigindo-se para a direita. Agora acelerem, indo gradualmente para a esquerda. Depois prego a fundo até ao final.



TESTE A-15

Acelerem ao máximo, mesmo durante as curvas iniciais. Se se concentrarem na vossa trajectória, não terão de travar (ou sequer desacelerar) uma única vez antes do túnel. A secção entre o primeiro túnel e o seguinte é descrita em detalhe no Teste A-13. Leiam o parágrafo correspondente com atenção para fazerem o melhor tempo. Quando atingirem a recta longa, apontem o carro para o interior da curva e travem com firmeza para fazerem a trajectória interior. Façam a chicana* que se segue sem abrandar, depois travem antes da curva acentuada à direita. Acelerem logo que possam, explorando a largura da pista. Travem antes da próxima curva, levantando o pé do acelerador enquanto a contornam, antes de o retomarem à saída. Seguem-se as contra-curvas. Aproximem-se da primeira da direita, levantando o pé do acelerador antes de a alcançarem (mas sem travar!), depois novamente prego a fundo, manobrando para a esquerda. Façam a trajectória interior (não hesitem em conduzir pela berma) e dirijam-se para o outro lado logo que possam, em velocidade máxima por causa da recta final.

TESTE A-16

Mantenham-se à direita, fazendo a curva à velocidade máxima e dirigindo-se ligeiramente à esquerda. Travem de forma breve antes da segunda curva e sigam por dentro enquanto aceleram (passem por cima da berma se precisarem). Não abrandem para a curva à esquerda, fazendo a trajectória interior. Mantenham-se à esquerda, travando antes da curva à direita, depois acelerem logo que possível até chegarem à próxima à direita. Levantem de forma breve o pé do acelerador enquanto fazem a curva, antes de voltarem pôr a prego a fundo. Nas três curvas seguintes travem com firmeza mas de forma muito breve. Tentem manter uma linha suave para evitarem que a potencia vos faça derrapar e sair da pista ao acelerarem. Quando chegarem às duas próximas curvas na encosta, travem antes de acelerar ao passarem pelo interior.

A chave para o sucesso é gerir o poder do carro. Terão de equilibrar a força da sua aceleração, a inércia gerada e a estreiteza da pista. Como tal, devem travar ANTES das curvas, depois acelerar moderadamente (levantando o pé do acelerador ocasionalmente, onde necessário), e prestar particular atenção às trajectórias.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

LICENÇA INTERNATIONAL B

TESTE IB-1

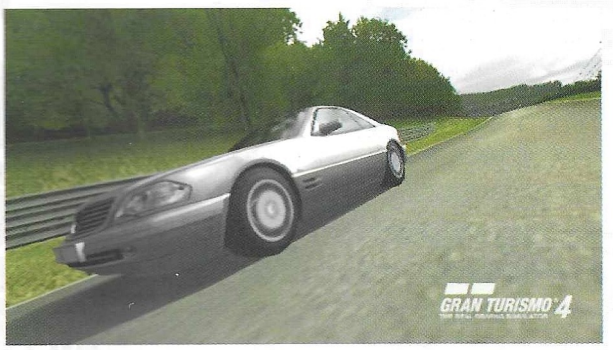
Agarrem-se ao lado esquerdo a máxima potência. Quando chegarem à curva, posicionem-se na sua trajectória, travando profundamente. Sigam a trajectória interior e acelerem até ao fim.

Há duas coisas que irão ter um impacto tremendo no tempo que alcançam.

- Terão de travar enquanto viram para a direita, porque a curva é muito longa.
- Acelerem a fundo logo que parem de travar, mas moderem as viragens para que o ângulo das rodas não impeça a aceleração. Por outras palavras, tentem manobrar suavemente para manter a vossa trajectória e ao mesmo tempo ganhar velocidade.

TESTE IB-2

Mantenham-se no lado direito e façam a curva inicial a abrir, virando de forma suave. Dirijam-se ao lado esquerdo e travem firmemente enquanto manobram ligeiramente à direita ao passarem o pequeno sinal verde (à vossa direita). Devem travar bastante fundo durante cerca de três segundos. Quando acabarem de travar, é vital que já estejam a apontar para o final da curva e tão junto da trajectória interior quanto possível. Prego a fundo até ao final.Se estiverem em manual, tentem puxar cada mudança ao seu limite de rotação.



TESTE IB-3

Prego a fundo durante a longa curva inicial, mantendo-se no lado direito da pista. Quanto menos distância percorrerem, mais rápido chegam ao destino. Ao aproximarem-se da curva, apontem o carro na direcção do interior do circuito, travando com força por pouco mais do que dois segundos. Voltem a acelerar, fazendo a trajectória interior, e aproveitem o tamanho da pista para ganhar velocidade. Lancem-se para a segunda curva, levantando inicialmente o pé do acelerador antes de o voltarem a carregar quando estiverem suficientemente dentro da curva.

Se estiverem a usar mudanças manuais, baixem para a segunda durante a primeira curva e mantenham-na até saírem da curva seguinte. Manter o motor nos limites superiores irá dar-vos excelente aceleração e tracção melhorada.

TESTE IB-4

Conduzam a direito até à primeira curva, travem muito ligeiramente na aproximação e façam a trajectória interior, moderando a aceleração. Façam o túnel a abrir, raspando as extremidades das curvas. Travem com firmeza imediatamente antes da grande curva à esquerda, tentando seguir a sua trajectória. Se se desviarem num ângulo muito amplo, irão acabar por sair da pista. Moderem outra vez a aceleração na recta curta e mantenham-se no lado direito. Lancem-se na segunda grande curva à esquerda e acelerem até ao final.

TESTE IB-5

Façam as primeiras quatro curvas em U da mesma forma: travem bruscamente antes, larguem o acelerador durante e ganhem velocidade logo que possam. Tentem seguir a trajectória mais pequena que conseguirem. Dado que o carro vai estar a mover-se lentamente por estas curvas, qualquer distância extra vai penalizar fortemente o tempo. Façam a grande curva à direita, moderando a aceleração, depois passem os ziguezagues, desacelerando antes de cada curva. Travem a fundo antes da grande curva à direita. Acelerem ao descer a encosta, tomando cuidado para não colidir com o *pace car*. Façam a curva em U da mesma forma que as anteriores e depois acelerem, mantendo-se no lado esquerdo da pista. Levantem o pé do acelerador antes da curva à direita, virando bruscamente para ficar no lado direito da pista antes de chegarem à curva à esquerda. Aí prego a fundo, manobrando para a esquerda para evitar bater na casa. Só falta fazer as últimas três curvas em U. Novamente, tentem não travar significativamente depois do *pace car*: uma colisão forte é desqualificação imediata.

Para conseguir a medalha de ouro, terão de tomar muita atenção às vossas trajectórias. Na primeira parte do teste, façam a rota interior de todas as curvas; na segunda parte, ataquem as duas grandes curvas de forma mais ampla. Quanto mais estiverem a apontar para a saída ao entrarem nas curvas, maior será a vossa velocidade ao saírem delas.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE IB-6

Por mais simples que este teste possa parecer, pode rapidamente tornar-se um pesadelo se não dominarem a técnica dos ziguezagues. Leiam os seguintes conselhos cuidadosamente, especialmente se quiserem a medalha de ouro.

- Quanto mais sinusoidal for a vossa linha, mais preparados estarão para a próxima viragem. Tentem certificar-se que a vossa rota é tão suave quanto possível. Quando mais amplos os ângulos, mais rapidamente irão conduzir.
- Acelerem a fundo até ao terceiro grupo de cones, depois moderem a aceleração de acordo com a vossa posição. Levantem o pé do acelerador enquanto manobram e acelerem sempre que passarem um grupo de cones. O objectivo é sincronizar as mudanças de direcção à direita/esquerda com diferenças na aceleração/desaceleração à medida que a velocidade aumenta. Quando atingirem a velocidade máxima, mantenham o ritmo, fazendo a mesma manobra até ao final.
- Tentem ter um bom começo. Num desafio que exige tanta precisão, cada centímetro por segundo conta. Um indicador mostra a comparação com o vosso melhor tempo. Aparece em azul ou vermelho, conforme forem mais rápidos ou lentos.
- Dado que têm de manobrar pelos cones sem lhes tocar, a visão interior pode não ser a mais apropriada. As visões intermédias ou externas permitem melhor percepção do tamanho do carro.
- Se estiverem a usar mudanças manuais, podem facilmente ganhar a medalha de prata usando a segunda durante todo o percurso.

TESTE IB-7

Este teste é praticamente idêntico ao anterior, por isso sigam o texto do IB-6 se precisarem de refrescar a memória. O auxílio de condução ASM está desactivado durante este desafio. Isto significa que terão de ser mais cuidadosos ao acelerar e ganhar velocidade, dado que o carro vai ter mais tendência a derrapar.

TESTE IB-8

Mantenham-se no lado esquerdo até ao final da recta. Travem bruscamente antes da curva enquanto começam a virar, depois acelerem a fundo ao percorrerem-na. Não tenham problemas em conduzir pela berma para cortar a curva. Repitam isto nas próximas duas curvas, travando menos de cada vez – irão, obviamente, avançar a menor velocidade. Quando chegarem à curva dupla à esquerda, travem firmemente (como antes) e moderem a velocidade, seguindo uma trajectória circular. Façam as duas curvas finais travando ligeiramente antes de puxarem o vosso carro ao limite.

COFFEE BREAK

Se quiserem a medalha de ouro neste desafio, tentem manter-se dentro da linha branca. Isto irá reduzir a distância que terão de percorrer (e consequentemente o tempo final), ao mesmo tempo que minimiza as possibilidade de falharem um cone. Se necessário, mudem para a visão externa ou intermédia para terem melhor percepção do tamanho e posição do carro. A chave para atingirem o melhor tempo é moderar a aceleração para seguir a linha branca, especialmente no final deste desafio.

TESTE IB-9

Conduzam a velocidade máxima pela recta. Travem suavemente antes da curva pouco acentuada à esquerda, depois acelerem enquanto viram. Travem com firmeza, com bastante avanço em relação à próxima curva à esquerda. Isto irá permitir que voltem a acelerar a fundo mais cedo e recuperar velocidade na curva. Travem a fundo outra vez antes do pequeno gancho, enquanto viram à esquerda. Larguem o acelerador até à curva à direita, depois acelerem gradualmente pelas chicanas. Prego a fundo até ao final.

Existe um truque que vos pode ganhar quase um segundo neste teste. Depois da primeira curva à esquerda, mantenham-se rentes à parede direita e conduzam a abrir encosta abaixo, sem mudar de direcção. A parede irá "guiar-vos" ao longo da curva à esquerda à medida que conduzem ao dobro da velocidade normal desta secção. Vão beneficiar deste bónus até à curva em "U". Isto é tecnicamente uma batota: fica à vossa consciência se adquirem assim o ouro.

TESTE IB-10

Para atingir o melhor tempo neste desafio, prestem particular atenção ao comportamento do vosso veículo. O segredo está na forma como fazem as curvas: travem antes e sempre com as rodas direitas. Larguem o acelerador ao fazer as curvas e acelerem progressivamente ao saírem com as rodas praticamente direitas. Se não seguirem estas regras, o vosso carro irá estar permanentemente a derrapar, impedindo que atinjam uma performance satisfatória. Também devem evitar conduzir pelas bermas sempre que possível, dado que vão deslizar ao regressar à pista. Sigam a trajectória do *pace car* e este desafio não deve apresentar problemas de maior.

TESTE IB-11

Conduzam a alta velocidade durante a primeira recta sem permitir que uma série de saltos causem derrapagens. Travem, como sempre, antes da primeira curva (bastante, durante pouco mais de dois segundos), depois posicionem o carro em direcção à saída enquanto aceleram a fundo. Façam a segunda curva exactamente da mesma forma, travando quase um segundo. Tentem acelerar o mais cedo possível para optimizar a eficiência da derrapagem.

TESTE IB-12

Façam as primeiras duas chicanas a alta velocidade, através da trajectória interior. Andem ligeiramente para a direita e travem com firmeza imediatamente antes da estreita curva à esquerda. Acelerem logo a seguir para provocar uma derrapagem, apontando a frente para a saída. Tentem raspar no interior da curva. Se deslizarem para o exterior, irão perder tempo considerável. Repitam a mesma manobra para a curva apertada à direita. Podem fazer a última curva à esquerda à velocidade máxima, derrapando na direcção da saída. Dêem-se espaço suficiente para fazer isto posicionando o carro no lado direito da pista.

Se estiverem em manual, mudem para primeira ao saírem das duas curvas estreitas. Isto dar-vos-á melhor aceleração.

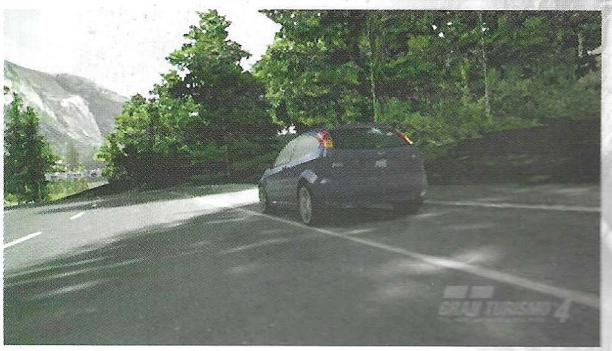
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

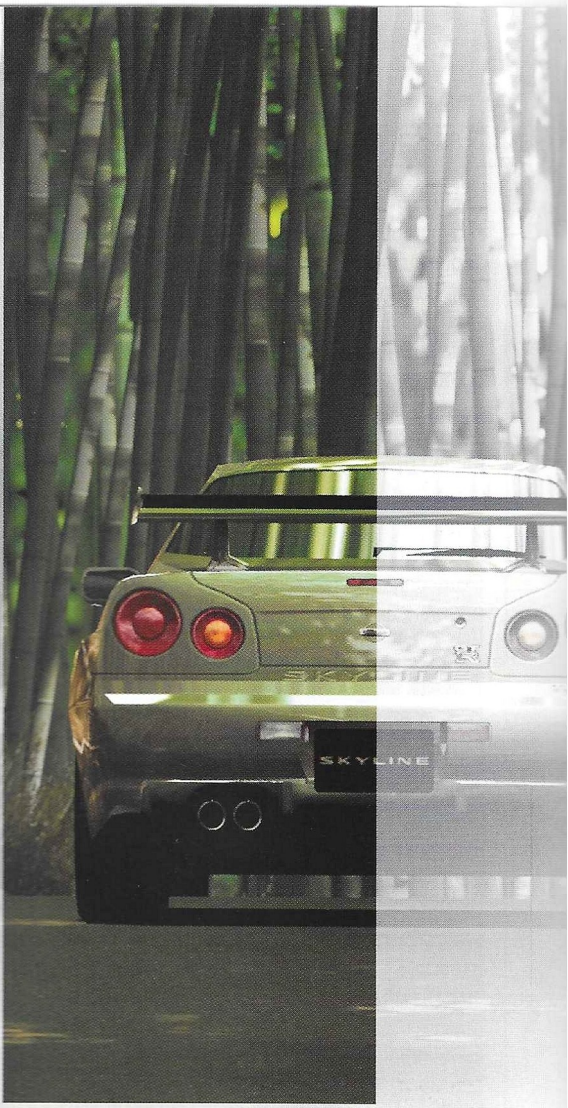
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE IB-13

Mantenham-se no lado esquerdo do circuito desde o início. Dêem um toque breve nos travões ao aproximarem-se da curva à direita, depois manobrem para a direita enquanto aceleram. Façam as curvas em "S" a alta velocidade e, quando chegarem ao topo da pequena colina, levantem brevemente o pé do acelerador antes de virarem à direita e prego a fundo. Travem de forma muito breve no início da grande curva à esquerda, acelerando logo que possível.

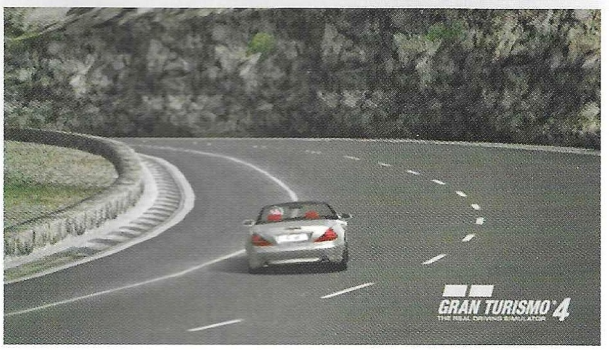
Podem ganhar décimos de segundo colocando-se na esquerda ao início e travando o mais brevemente possível antes da grande curva à esquerda – só o suficiente para a fazerem a abrir.





TESTE IB-14

Façam as primeiras duas grandes curvas em "S" a alta velocidade ficando no exterior da pista, começando a virar muito cedo e seguindo uma trajectória alongada. Travem com firmeza por um período extenso antes da temível curva à direita, depois, quando a alcançarem, acelerem e façam a chicana à potência máxima. Agarrem-se ao lado direito do túnel, abordando a curva à esquerda sem abrandar e dêem um toque firme nos travões ao chegarem ao topo da pequena colina (antes da curva acentuada à direita). Virem logo que possível e endireitem as rodas antes de o carro saltar – caso contrário, irão derrapar na aterragem. Mudem para o lado direito antes de atacar agressivamente a longa curva à esquerda. Larguem o acelerador por dois segundos a meio da curva, mas continuem a virar (para apertar a trajectória) e depois acelerem até ao fim. Têm de ficar no interior da curva no seu ponto a meio e sair no lado direito da pista.



TESTE IB-15

A dificuldade deste teste depende de como lidam com o comportamento caprichoso do vosso carro. Para ganhar o ouro, não podem acelerar demasiado agressivamente ao virarem, ou irão invariavelmente começar a derrapar (especialmente nos ganchos). Travem antes das curvas e mantenham as rodas direitas. Tirem o pé do acelerador antes das curvas mais apertadas e acelerem só quando o carro estiver alinhado com a pista.

No que concerne as trajectórias, limitem-se a seguir o carro de demonstração. Lembrem-se: como o vosso carro raramente atinge altas velocidades, devem limitar a duração das travagens. Por fim, se estiverem dispostos a fazer tudo para alcançar a vossa ambição, nada vos impede de aproveitarem a batota descrita no Teste IB-9. Isto irá poupar-vos tempo precioso.

A parte mais delicada do percurso é, sem dúvida, a secção usada para o Teste IB-9. Travem firmemente por um período extenso de tempo antes da curva acentuada à esquerda. Moderem a vossa velocidade nas curvas à direita – a não ser, claro está, que queiram acabar a admirar o cenário de uma distância desconfortavelmente próxima.

TESTE IB-16

Conduzam a abrir no lado esquerdo. Pisem o travão muito antes da curva à direita (perto da placa a dizer Gran Turismo). Devem chegar ao ângulo direito a mais ou menos 55 mph. Acelerem logo que possam, manobrando para a direita e depois para a esquerda. Travem com firmeza antes da curva em U, largando o acelerador durante a mesma. Depois é prego a fundo até ao final.

Para a medalha de ouro, só poderão utilizar os travões pela primeira vez o mais tarde e brevemente possível, e também têm de dar a vós próprios a possibilidade de acelerar à velocidade máxima antes de entrarem nas duas curvas à direita. Têm duas opções para a curva em U. A primeira é moderar a aceleração e raspar o interior da curva, mudando do exterior para o interior. Em alternativa, entrem muito rápido, travem no último momento e batam ligeiramente com a traseira do carro contra a parede externa da pista, usando o "ricochete" para ganhar um pouco de velocidade.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

LICENÇA INTERNATIONAL A

TESTE IA-1

Logo no início da curva, travem por mais ou menos um segundo enquanto seguem a sua trajectória. Acelerem logo que possam, raspando a barreira e conduzindo por cima da berma enquanto manobram para a direita. Devem cruzar a berma da curva em "U" à velocidade máxima. Continuem a acelerar até estarem na grande curva à esquerda. Quando chegarem à berma vermelha e branca, travem enquanto manobram, depois moderem a aceleração na curva, antes de a retomarem, aproveitando toda a largura da pista. Passem as duas pequenas curvas em "S" à velocidade máxima, dando um longo, poderoso uso aos travões logo que passem a segunda curva. Façam a viragem em "U" no interior, desacelerem e voltem a acelerar logo que possam – novamente, aproveitando a largura da pista.

TESTE IA-2

Ataquem a primeira curva suficientemente cedo para a fazerem pelo interior à velocidade máxima (sem desacelerar ou travar). Façam o mesmo com a segunda, mas desta vez travem de forma muito breve. Prossigam pelo exterior da pista e repitam a manobra na terceira curva (sem abrandar ou travar). Travem, depois moderem a aceleração na quarta curva. Agora façam a grande curva à esquerda pela linha interior e prego a fundo.

Mantenham-se no lado esquerdo da recta, travando firmemente antes da curva à direita, depois dirijam-se para a direita enquanto aceleram. Isto irá permitir que façam a trajectória interior e se lancem a velocidade máxima para a secção seguinte. Façam o mesmo para a curva final, travando por ligeiramente mais tempo.

TESTE IA-3

Sigam pelo lado esquerdo da pista a toda a velocidade. Comecem a travar antes da chicana, virando para a direita. Imediatamente antes da curva, acelerem sempre a virar o volante. Travem novamente alguns metros antes da curva para a direita, mas desta vez pouco. A seguir acelerem a fundo virando o volante para a esquerda. Tentem endireitar as rodas o mais rapidamente possível, pois isto pode fazer-vos poupar um segundo precioso no último sector.

Tenham sempre presentes os seguintes pontos:

- Na chicana têm de manter o volante sempre virado, primeiro para a direita, depois para a esquerda. Virá-lo para a direita depois da primeira curva permite-vos fazer a segunda de forma mais agressiva.

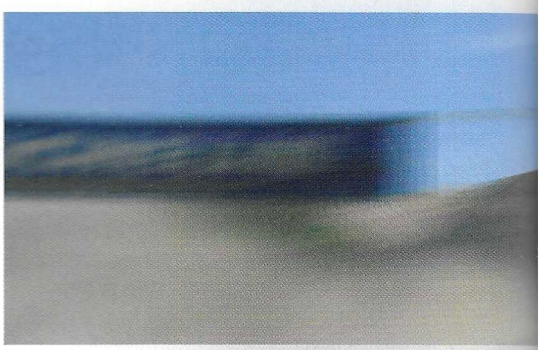
- A forma como saem da chicana é fundamental. Quanto mais cedo o carro voltar à linha de corrida, mais rapidamente poderão usufruir da vantagem da aceleração. Tentem corrigir a direcção quando ainda estão a fazer a curva.

TESTE IA-4

Façam as duas primeiras curvas em "S" a toda a velocidade. Sigam uma linha de corrida o mais suave possível, porque o mais pequeno solavanco pode provocar um despiste. Sigam pela direita até à grande curva para a esquerda. Façam a curva pela parte de dentro depois de travarem abruptamente ao longo da linha da curva. Acelerem até meio da chicana, encostados à berma. Dêem toques no travão, guinem para a esquerda e acelerem a fundo. É importante que o vosso carro já esteja alinhado com a recta na segunda parte da chicana, caso contrário derraparão na saída. Virem o volante o menos possível. Antes da última curva, inclinem-se ligeiramente para a esquerda e acelerem. Abordem a curva cedo para conseguirem isto.

TESTE IA-5

Acelerem a fundo, façam a primeira curva e mantenham-se no lado direito da pista. Travem durante dois segundos guinando para a esquerda antes da curva grande à esquerda e reduzam a velocidade na curva. Voltem a acelerar e só aliviem antes das duas curvas em "S" que antecedem o primeiro túnel. Para isso terão de seguir uma linha de corrida suave, sempre pelo lado de fora da pista, e fazer as curvas por dentro. Travem durante um segundo no fim da recta, mesmo antes das curvas em "S", depois acelerem a fundo, cortando a linha de corrida. No túnel sigam pelo lado direito, cortem a curva à esquerda sem desacelerar, aliviem por um segundo no topo da curva e sigam pelo lado direito da pista. À saída da curva, deverão estar em linha com o *pace car* (podem dar-lhe um toque). Façam a curva à esquerda a acelerar e aliviem ligeiramente, se necessário. Travem a fundo antes do gancho e sigam pelo lado direito da pista. Façam as duas curvas à esquerda a todo o gás e virem o volante com antecedência suficiente. Mais uma vez, se for necessário, reduzam a velocidade. Se estiverem a usar mudanças manuais, mantenham a segunda durante todo o sector. Façam a curva à esquerda a fundo, bem como as duas seguintes, dando toques curtos mas fortes no travão. Acelerem até chegarem às duas curvas em "S". Podem cortá-las aliviando um pouco a velocidade antes de entrarem, o que vos dá mais tracção e melhora o ângulo. Tentem sair da segunda a todo o gás, porque a última recta é longa e podem beneficiar da aceleração.



TESTE IA-6

Façam a curva à esquerda a acelerar a fundo, virando o volante o mais cedo possível (cortem pela berma). Sigam pela berma direita da chicana, travem no meio (quando estiverem exactamente entre as duas curvas), sempre com o volante virado para a esquerda, e acelerem (evitem o talude). Tentem alinhar o carro com a pista quando sairem da chicana, caso contrário despistam-se na próxima curva à esquerda. Façam as duas curvas em "S" por dentro (esquerda/direita), dando toques no travão, e depois façam a curva à direita a acelerar para ganharem velocidade na recta (tentem reduzir a mudança se estiverem a usar caixa manual). Travem com bastante antecedência na última curva à direita, moderem a aceleração à entrada e metam prego a fundo até ao fim.

TESTE IA-7

Sigam pelo lado direito da pista e travem a fundo – depois do sinal amarelo que assinala a curva, mas antes da área sombreada – primeiro guinando ligeiramente para a esquerda e depois com força. Reduzam a velocidade na curva e acelerem à saída. Aliviem no meio das duas curvas em "S", o suficiente para apontar o carro à linha de corrida. Travem a fundo logo que saiam da segunda pequena curva antes do gancho à direita. Se não travarem em linha, poderão fazer um pião e perder o controlo do carro. Acelerem antes da curva, sigam pela linha interior e tirem partido da largura da pista. Sigam pelo lado direito e travem com firmeza, seguindo a linha da última curva. Mantenham-se por dentro e voltem a acelerar rapidamente.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

Conduzir Carros RR

Estas máquinas raras caracterizam-se pela sua condução diferente em pista. Com uma forte tendência para guinar demais durante a aceleração, os carros RR são um verdadeiro sonho para quem gosta de derrapagens, mas para quem não tem experiência, poderão assemelhar-se a um cavalo selvagem; têm de ser "domados" com a prática e algum tuning. *A sua grande capacidade de resposta significa que os pilotos terão de travar muito cedo ao aproximarem-se das curvas e acelerar com cuidado e precisão.*

Para optimizar as vossas performances, moderem a velocidade e não hesitem em ajustar as afinações das ajudas TCS e ASM para reduzirem o desalinhamento da direcção. Só pilotos de elite conseguirão dominar estes carros sem as preciosas ajudas.

TESTE IA-8

Acelerem a fundo durante a recta e travem bruscamente quando virem o sinal de curva a 50 metros. Continuem a travar até chegarem ao ângulo do gancho. Aliviem quando abordarem a curva e voltem a acelerar. Façam as curvas à direita da mesma forma: travem antes e virem enquanto aceleram com mais ou menos moderação, de acordo com o ângulo da curva. Tentem seguir pelo lado direito da pista antes da última curva, para poderem acelerar o mais cedo possível, usando toda a largura do circuito.

COFFEE BREAK

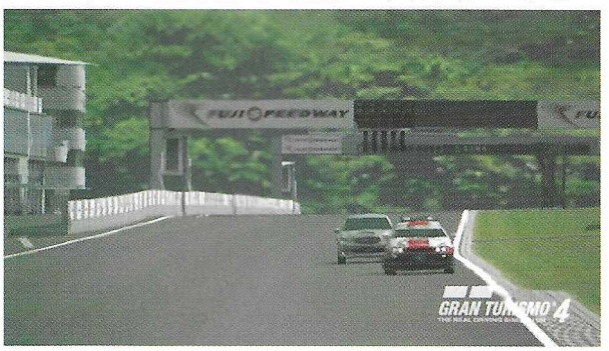
Usem as técnicas habituais: cortem as curvas, moderem a aceleração nas curvas longas e travem para pararem dentro da área axadrezada. Se estiverem a usar mudanças manuais, engrenem a segunda e mantenham-na até ao fim da pista. Assim terão mais controlo sobre o vosso carro.

TESTE IA-9

Sigam pelo lado direito da pista e travem ligeiramente antes da primeira curva. Moderem a aceleração ao longo das curvas à direita. O mais importante é seguir uma linha suave e entrar na recta em velocidade máxima. Façam as curvas sempre por dentro e acelerem o mais cedo possível. No fim da recta, dêem dois breves toques no travão: um antes das duas curvas e da chicana. Acelerem imediatamente e sigam pelo lado direito. Travem bem antes do gancho, sigam por dentro e saiam pelo lado esquerdo da pista. Usem o ângulo que ganharam e a largura da pista para acelerar a fundo pela última curva.

TESTE IA-10

Sigam pelo lado esquerdo da recta. Travem a fundo no fim, com as rodas direitas, antes de curvarem para a direita. Aliviem o travão para seguirem por dentro da curva e acelerar à saída. Continuem pelo lado direito da pista, travem antes da curva com as rodas a direito e guinem para esquerda em aceleração. Façam a curva grande à direita reduzindo a aceleração e cortem a linha de trajectória da forma possível; abordem a curva à esquerda que se segue travando com as rodas alinhadas. Acelerem logo que possível e virem o volante com firmeza. Travem antes da curva apertada à direita logo que virem o *pace car* começar a travar (olhem para as luzes). Cortem as três curvas em "S" a alta velocidade. Travem cedo antes da curva grande à direita e acelerem logo que entrarem nela. Repitam o processo na curva seguinte, virando com antecedência porque não conseguem ver o fim da curva. Abordem a última curva pelo exterior, travando a fundo. Acelerem a meio (alinhados com a raia vermelha e branca), sigam por dentro e ataquem a parte final a acelerar a fundo. A forma como superam esta última prova é fundamental, uma vez que determina a vossa velocidade ao entrarem na recta final. Lembrem-se que podem sair da pista logo depois da curva, se for necessário – mas voltem rapidamente.



TESTE IA-11

Sigam pelo lado esquerdo da pista. Apontem o carro à linha de corrida travando ligeiramente (ou reduzam para segunda sem travar, se estiverem a usar a caixa manual). Contornem o ângulo, travem a fundo o mais cedo possível e acelerem virando o volante para a esquerda. É fundamental fazerem a curva pelo lado de dentro. Se resvalarem para fora, perdem muito tempo: desistam, tentem outra vez e travem durante mais tempo. A vossa velocidade lateral não deverá fazer-vos derrapar na curva. Passem para o lado esquerdo na pequena recta (mantenham a segunda mudança se estiverem em manual), abordem a última curva ligeiramente pelo lado de fora e escorreguem de forma controlada

(acelerem sem travar). Mantenham-se no lado de dentro durante toda a curva.

TESTE IA-12

Neste teste têm duas opções: uma é legítima e a outra faz uso das barreiras da pista de uma forma que pode ser considerada batota. A primeira resume-se a jogar normalmente: travar antes das curvas, reduzir a velocidade nas mesmas para controlar a direcção e prestar atenção às linhas de corrida. A segunda envolve acelerar sempre ao máximo, raspar nas barreiras e bermas (sem bater com muita força), guiando o carro como se houvesse *rails* laterais. Se conseguirem evitar colisões fortes (basta seguirem paralelos às barreiras), poderão terminar a volta num tempo recorde, com alguns segundos necessários para a medalha de ouro!

TESTE IA-13

Dada a potência do vosso carro, não podem dar-se ao luxo de cometer erros na linha de corrida durante este teste, nem dar solavancos desnecessários com o volante. Acelerem a fundo até à pequena colina, fazendo uma corrida suave. Na colina sigam pelo lado direito e travem com força e com as rodas direitas. Virem o volante para a esquerda o mais cedo possível enquanto aceleram (podem pisar a berma se tiverem as rodas direitas). Travem com força antes da curva à direita, ao mesmo tempo que viram o volante. Acelerem à saída e voltem a travar no início da curva do lado esquerdo. Virem o volante mais tarde para saírem pela esquerda. Assim terão mais espaço de manobra para fazerem a última curva a fundo.

A forma como fazem as últimas duas curvas em "S" é muito importante. Se tentarem ir por dentro, terão de travar à saída e a baixa velocidade na última recta

impede-vos de ganhar a medalha de ouro. Tentem sair da primeira curva pelo lado esquerdo (travem e guinem tarde) para entrarem na segunda curva por fora. Assim podem acelerar muito mais cedo e não se despistam. Para seguirem a linha de corrida correcta, nunca pisem a berma.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE IA-14

Mantenham-se no lado direito da pista. Enquanto aceleram, guinem para a esquerda quando chegarem à bifurcação da estrada que segue para a direita. Quando voltarem a ir em frente, dêem um toque leve no travão na recta (logo que as rodas ficarem direitas, exactamente a meio das duas curvas), e virem o volante para a esquerda para fazerem as duas curvas em "S". Cortem a primeira, aliviando com as rodas já direitas. Travem ligeiramente, curvem para a direita enquanto aceleram (a princípio moderadamente, depois a fundo) até ao fim, usando toda a largura da pista.

TESTE IA-15

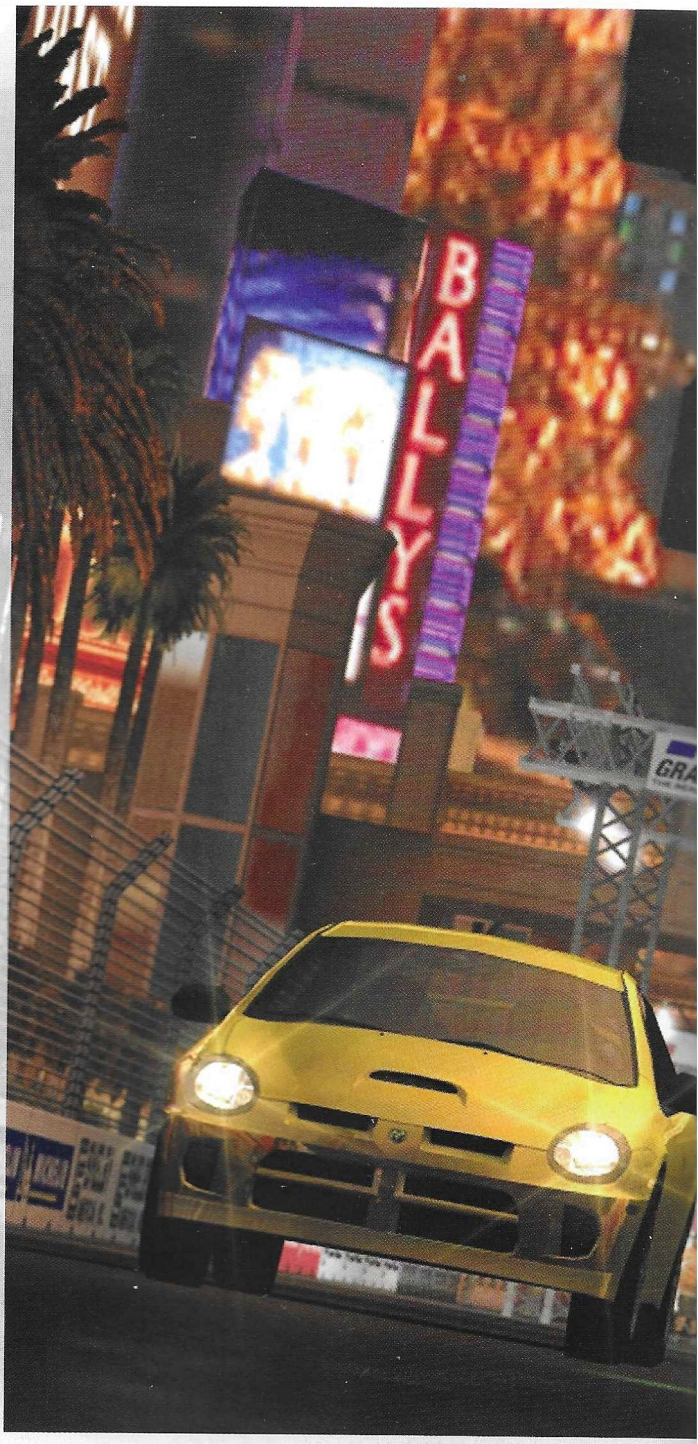
Este é o teste de licenças mais complicado. A dificuldade está no facto de o circuito de Nürburgring ser extremamente rápido, incrivelmente longo e cheio de sectores sem berma. O mínimo resvalo para fora da pista pode levar à desqualificação.

Para passarem este desafio e ganharem a medalha de ouro, é preciso paciência. Comecem por fazer uma volta completa, mesmo que isso signifique travar excessivamente em determinados pontos. O objectivo é familiarizarem-se com as particularidades do circuito e acharem um tempo de referência. Identificadas as áreas mais problemáticas (travagens difíceis, curvas apertadas, sectores muito rápidos com curvas consecutivas), calculem a quantos segundos estão do vosso objectivo. Na próxima tentativa, tentem melhorar o tempo.

Neste teste a melhor ajuda de que dispõem é o *pace car*. Além de vos mostrar a linha de corrida ideal, ainda vos permite ver as dificuldades com antecedência: devem travar quando ele trava, derrapar quando ele derrapa, e por aí fora. Se o seguirem de perto (sem bater nele, claro) e fizerem as curvas com suavidade nos segmentos mais rápidos do circuito, ganharão um dos troféus mais difíceis de todo o jogo. Mas exige perseverança!

Irão reparar que o *pace car* atinge a sua velocidade máxima muito rapidamente. Mesmo que se afaste, há quatro sítios onde o podem apanhar:

- Mesmo depois da largada, na zona depois da primeira lomba.
- Depois da curva apertada à direita, no fim da primeira recta.
- Na série de curvas à esquerda depois do gancho à esquerda e da curva apertada à direita na inclinação.
- Na longa recta antes da meta.



Sigam no cone de aspiração do *pace car* sempre que possível, reduzindo a velocidade se o contacto se tornar iminente. Haverá muitas ocasiões em que quase vão bater. Travem com precisão ou guinem. Se usarem estas técnicas e conseguirem fazer uma boa volta, não falhem a última curva à direita antes da meta: pode ser um fim superfrustrante (e prematuro) para uma volta que estava a correr tão bem.

TESTE IA-16

Dêem toques fortes mas curtos no travão (um segundo) antes da primeira curva, virem para a direita e acelerem para ganharem velocidade. Façam a recta grande a fundo corrigindo a direcção com suavidade nas curvas. Mesmo antes do último sinal que indica o desvio, travem com força até chegarem à curva. Virem o volante para a direita, sigam pela linha de dentro da curva e acelerem muito gradualmente, senão perderão segundos. Se há teste em que têm de usar as capacidades do analógico, é este. Acelerem na recta e mantenham-se no centro da pista. Travem por um segundo mesmo antes da última curva à direita e virem o volante para a direita. Acelerem por uns momentos e depois travem a fundo. Virem o volante para a esquerda com cuidado e acelerem. Antes da última curva, travem com as rodas direitas, comecem a curvar e continuem a travar.

Cortem a curva e acelerem progressivamente pela última vez. Têm de travar com antecipação nas últimas duas curvas, uma vez que são bastante apertadas.

LICENÇA SPECIAL

TESTE S-1

O circuito Twin Ring Motegi é constituído por curvas apertadas seguidas de longas rectas. Assim, é fundamental sair das curvas ao máximo da velocidade. Travem bem mas tarde (esta é uma das vantagens do vosso carro) e tentem seguir linhas de corrida suaves que deslizam para fora das curvas. A presença do *ghost car* durante todas as voltas é útil, porque vos ajuda a ver quando e onde poderão estar a perder fracções de segundo importantes.

TESTE S-2

A esta altura já conhecem bem este circuito, por isso estejam atentos às principais características do vosso carro neste teste: uma longa distância de travagem. Assim, devem antecipar as curvas e achar a melhor altura para travar. A potência do carro dá-lhe tendência para guinar quando aceleram e viram o volante. Moderem a velocidade à saída das curvas, principalmente no gancho.

O truque descrito no teste IB-9 também funciona aqui. Usem-no se quiserem ganhar décimos de segundo.

TESTE S-3

O segredo para superar este teste está na linha de corrida a seguir. Quanto mais suave for, mais partido poderão tirar das incríveis capacidades do vosso carro. Façam todas as curvas por dentro e acelerem enquanto estão ainda no topo (o carro tem muita tracção). Se travarem enquanto viram, a transferência de massa para a frente facilita virar o volante.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

TESTE S-4

Para superarem este teste, tenham em mente os seguintes pontos:

- Travem prolongadamente antes dos ganchos. O vosso carro precisa de muita distância para travar, e é fundamental fazer as curvas mais apertadas pelo lado de dentro.

- Moderem a aceleração nas curvas mais longas e tirem partido da subtileza que o analógico proporciona.

- Evitem acelerar de forma muito agressiva, caso contrário começam a derrapar, o que é difícil de controlar.

- Na única curva à direita em que é preciso travar no vértice (onde podem ver o mar), estejam à vontade para raspar na barreira. Isto permite-vos entrar na curva a toda a velocidade, desde que comecem a seguir paralelamente à barreira com antecedência e que não choquem com ela.

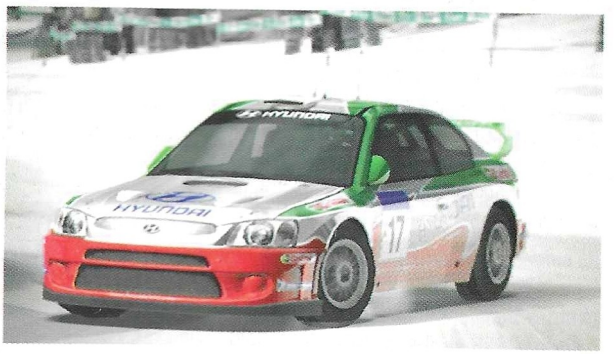
TESTE S-5

O vosso carro neste teste é extremamente difícil de guiar em travagem, logo é essencial travar antes das curvas sempre que possível (com as rodas direitas) e avaliar correctamente o ângulo da curva, desacelerando ou acelerando em concordância. Usem esta técnica a partir do primeiro gancho (travem a direito, aliviem na abordagem à curva e acelerem à saída). Travem ligeiramente na curva seguinte, mas acelerem a fundo na da lomba. Aqui tentem não mudar de direcão antes ou durante o salto, senão derrapam na aterragem e perdem o controlo. Travem cedo no topo e virem o volante para a direita. Desacelerem na abordagem à curva à direita que se segue depois de um longo período de travagem. Dêem toques curtos no travão nas próximas duas curvas, mas travem com força e prolongadamente antes do gancho. A ideia é simples: abrandar o suficiente para poder fazer as curvas a acelerar. Assim ganham vários décimos de segundo na recta. Travem bruscamente antes da curva grande à direita e curvem e acelerem moderadamente. Abordem as curvas à direita travando ligeiramente e corrigindo a vossa linha de corrida com acelerações mais ou menos potentes. Usem a mesma técnica no gancho do que nos dois anteriores e depois travem com força antes da última chicana. Acelerem a fundo num sprint final até à meta.

TESTE S-6

Na neve o vosso carro tem bastante menos tracção, logo as travagens e acelerações tornam-se menos eficazes. Além disso, tem mais tendência para derrapar. Neste teste, terão de começar a travar com muita antecedência, moderar a aceleração nas curvas e cortar pelas linhas de trajectória. Quanto mais cortarem as curvas, mais depressa chegarão à meta. Se forem pilotos experientes, saibam que a técnica de simulação de movimento e a combinação certa de transferências de peso, que se obtém aliviando o acelerador, podem trazer excelentes resultados.

No circuito Ice Arena utilizem este truque: podem entrar nas curvas a toda a velocidade sem travar se se encostarem aos lados da pista (mas não batam). Os muros guiam-vos automaticamente através das curvas enquanto guiam a velocidades normalmente impraticáveis. Usem este truque apenas quando já tiverem ganho muita velocidade e não precisam de mudar de trajectória bruscamente para se guiarem por uma determinada barreira. Se a vossa velocidade for muito baixa, perdem tempo por rasarem nas barreiras laterais da pista. Se tiverem de virar bruscamente o volante para provocarem o contacto, podem correr o risco de serem desqualificados por colisão.



TESTE S-7

Agora que já passaram nos testes dos sectores mais complicados do circuito Trial Mountain, este desafio não vos deverá levantar problemas. Como é habitual, travem antes das curvas, moderem a aceleração e voltem a acelerar à saída. Tentem seguir trajectórias que facilitem a velocidade à saída das curvas, porque o circuito tem poucas rectas longas em que têm de atingir a velocidade máxima. Concentrem-se nas duas curvas com o marcador amarelo no chão: aqui é onde beneficiam mais por se encostarem à trajectória interior. É fundamental que acelerem logo que possam.

TESTE S-8

Nesta nova pista, façam as duas primeiras curvas à direita travando com as rodas a direito, depois acelerem enquanto curvam. Dêem um toque no travão antes do gancho, que devem atravessar enquanto aceleram a fundo. Repitam na curva seguinte depois de travarem firmemente. Já na recta, mantenham-se no lado esquerdo. Façam as duas curvas em "S" sem travar nem abrandar. Por mais difícil que pareça, esta manobra é essencial se quiserem ganhar o troféu de ouro – têm de controlar a direcção do carro suavemente. Travem na abordagem à curva à direita, cortem a linha de trajectória (a pista aqui é muito larga) e façam a curva seguinte a todo o gás. Travem alinhados com o marcador vermelho no chão e acelerem a fundo. Repitam o processo no gancho (travem antes de lá chegar e depois acelerem). Só falta atacar a recta e duas curvas leves.

Cuidado com a incrível potência do vosso carro neste teste. Se acelerarem demais enquanto curvam, ou se pisarem constantemente as bermas, serão punidos por excessivas derrapagens.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

COFFEE BREAK

A melhor forma de passar os cones com o tempo mais rápido é seguir a trajectória mais curta possível. Tentem seguir a linha mostrada na demonstração e prestem muita atenção às manobras efectuadas. É melhor entrar numa curva devagar do que ter de fazer inversão de marcha.

TESTE S-9

Como este teste decorre numa pista que já deverão conhecer de cor, usem tudo o que aprenderam antes, principalmente nos testes IB-14 e IA-5. Notem que o carro que conduzem tem uma longa distância de travagem. Tentem travar com bastante antecedência antes das curvas. Quando saírem do túnel e chegarem ao topo da pequena colina, tentem não travar antes de aterrarem do primeiro salto, caso contrário o vosso carro derrapa perigosamente – as rodas ficam bloqueadas quando atingirem terra firme, causando uma completa perda de tracção.

TESTE S-10

O circuito Grand Canyon é longo e difícil. Se o vosso objectivo é o ouro, terão de se concentrar na eficácia das travagens e na qualidade da trajectória. Estes dois pontos determinam se podem fazer as curvas por dentro, o que é fundamental. Para aumentarem as vossas hipóteses, tentem usar bem o acelerador. Se variarem entre acelerações violentas e travagens fortes, arriscam-se a ser desqualificados em cada curva. Tentem moderar a velocidade para que a trajectória seja a mais suave possível. Travem cedo, desacelerem e sigam uma trajectória regular: são estes os três requisitos para fazerem um tempo recorde nesta pista.

TESTE S-11

Como já conhecem o primeiro sector, este circuito não deverá ser uma surpresa. Sigam a mesma trajectória do Teste IA-9, tentando sair do primeiro gancho pela esquerda para que possam fazer a próxima curva a acelerar e entrar na longa recta em velocidade máxima. Assim ganham vários décimos de segundo. Travem antes da curva no fim da recta e depois façam uma travagem longa e muito cedo antes do segundo gancho. Façam a próxima curva à esquerda depois de outra forte travagem e travem ligeiramente antes das primeiras duas curvas em "S" . Continuem a acelerar até à curva em "U". Moderem a velocidade na curva e ataquem o segmento final virando o volante na direcção do fim da curva.

TESTE S-12

Já deverão conhecer tudo o que Suzuka tem para oferecer, mas lembrem-se que o vosso carro tem uma excelente travagem e aceleração. Travem com antecedência, acelerem imediatamente, cortem as curvas sempre que for apropriado e possível e conseguirão o melhor tempo com relativa facilidade. Evitem pisar a relva ou a areia: a potência do vosso carro fará desta uma experiência para esquecer.

TESTE S-13

Este é um teste difícil por duas razões: o circuito Infineon Raceway está cheio de curvas fechadas e o vosso carro é superpotente, mas tem uma distância de travagem relativamente longa. Comecem por completar uma volta para se familiarizarem com o traçado da pista e perceber os seus pontos perigosos. Depois, tentem melhorar o tempo, usando o *ghost* da vossa melhor volta. Devido ao traçado da pista, tentem sair das curvas a alta velocidade, mesmo que isso signifique travar durante mais tempo. Travem com bastante antecedência no primeiro gancho se quiserem seguir por dentro. Na primeira parte da pista (antes do gancho), travem bem antes das curvas; na segunda parte (entre ganchos), acelerem a fundo, abrandando apenas nas curvas em "S".

TESTE S-14

Apliquem todas as técnicas de condução na neve que aprenderam – travar com antecedência, derrapagens controladas, aceleração moderada e cortar as curvas – e, com prática e perseverança, conseguirão a medalha de ouro. A dica usada nos testes IA-12 e S-2 também pode ser usada aqui: sempre que a trajectória for paralela a um muro antes de uma curva, encostem-se à berma e façam a curva a fundo, o que vos permite ser guiados até à recta seguinte a alta velocidade. Esta dica funciona na perfeição na segunda metade da pista e pode poupar-vos alguns segundos. Lembrem-se que serão desqualificados se baterem violentamente e só devem tentar este truque quando o vosso carro estiver perto de um muro. Se tiverem de guinar com força, perdem mais tempo do que ganham.

TESTE S-15

Do ponto de vista técnico, o circuito de Sarthe não deverá ser problemático: tem um traçado clássico e vocês já lá treinaram com um carro semelhante no teste IA-16. Façam a primeira parte do circuito a todo o gás e só travem antes das duas primeiras curvas em "S" e na curva à esquerda seguinte. Adoptem a estratégia usada na mesma secção do teste IA-16, mas tenham atenção nas duas novas chicanas (esquerda e depois direita) na longa recta: travem com bastante antecedência e cortem as curvas. Quando chegarem ao último sector da pista, façam as curvas grandes

a acelerar, moderando a aceleração nas curvas mais complicadas para irem por dentro. Só precisam de travar antes da chicana e da curva que antecede a meta.

TESTE S-16

Só há uma forma de arrebatar a medalha de ouro neste último teste em Nürburgring: decorar o traçado da pista. Pratiquem o máximo que conseguirem!

1: Do início até ao segundo par de curvas em "S": cortem as curvas e ganhem o máximo de velocidade possível à saída.

2: Do segundo par de curvas em "S" até ao gancho: façam todas as curvas a alta velocidade, excepto a primeira e a última (que exigem alguns travões).

3: Do gancho até à chicana: já devem conhecer este sector como as palmas das mãos.

4: Da primeira chicana à chicana no fundo da longa descida: cortem todas as curvas e moderem a velocidade ligeiramente na descida.

5: Da chicana no fundo da descida à zona sombreada: travem vigorosamente antes das curvas apertadas e saiam a alta velocidade.

6: Da zona sombreada à primeira curva com mau piso: acelerem a fundo e só travem nas últimas duas curvas, e não em qualquer outra altura.

7: Da primeira curva com mau piso à ligeira inclinação: aqui a pista é estreita, por isso travem ou aliviem antes da maior parte das curvas para melhorarem a linha de trajectória.

8: Da ligeira inclinação à grande curva à direita com a barreira vermelha e branca: travem com força antes das quatro curvas e acelerem rapidamente à saída.

9: Da grande curva à direita com a barreira vermelha e branca à segunda curva com mau piso: acelerem a fundo e só travem antes das duas curvas em "S".

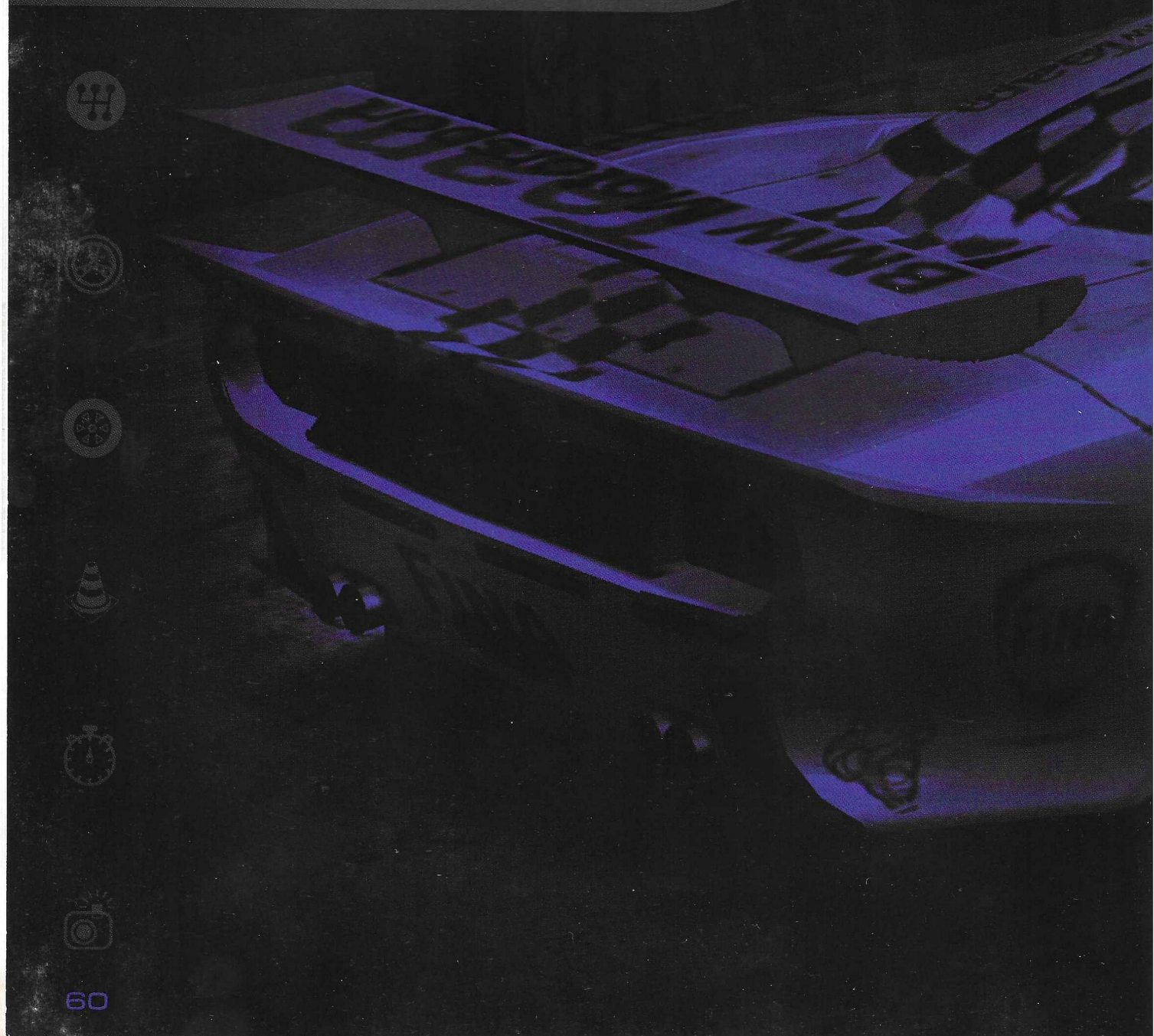
10: Da segunda curva com mau piso até à meta: acelerem ao máximo e só travem antes da primeira curva à direita, das duas curvas em "S" e da última à direita.

Esta descrição pormenorizada da pista ajudar-vos-á a decorá-la, o que é essencial se querem pôr as mãos no ouro...

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

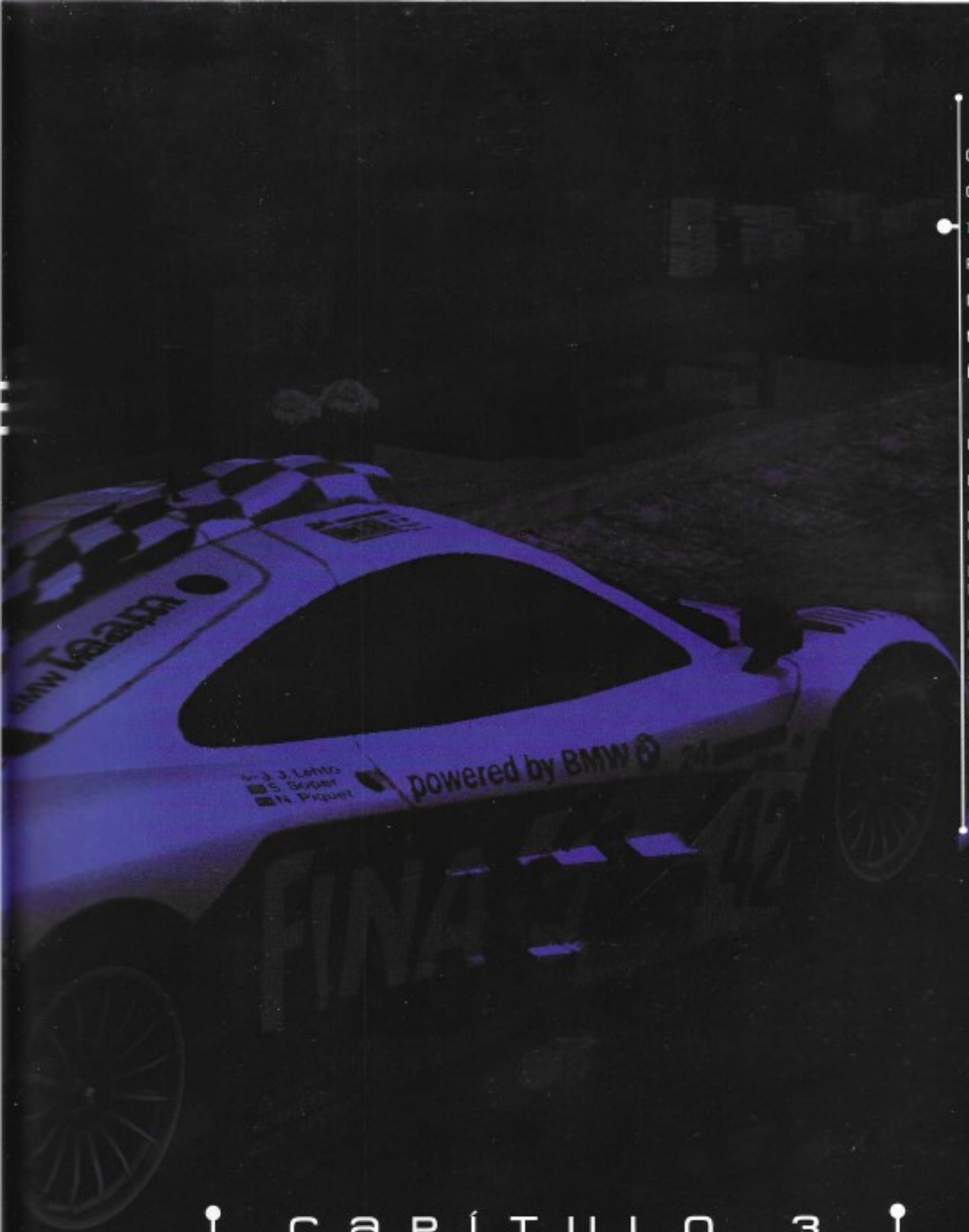
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
LICENÇA NATIONAL B
LICENÇA NATIONAL A
LICENÇA INTERNATIONAL B
LICENÇA INTERNATIONAL A
LICENÇA SPECIAL

3 TUNING E CONFIGURAÇÕE



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO



CAPÍTULO 3

Nunca serão o rei da estrada numa sala de estar de família... a não ser, claro, que a transformem num bólide de corrida superpotente com um turbo e uma suspensão rija! Este capítulo contém todos os truques e segredos da preparação dos carros, desde o upgrade de componentes até ao processo de os afinar antes de uma corrida. É muito mais fácil do que parece e as recompensas (em termos de potência e condução melhorada) podem ser espantosas.

em resumo

À primeira vista uma tarefa hercúlea, na verdade a preparação dos carros não é tão difícil como parece. Depois de perceberem como funciona, torna-se fácil efectuar mudanças e afinações simples que podem melhorar bastante a performance do vosso carro. Para vos ajudar, encontram aqui as respostas a algumas questões fundamentais. Leiam-nas com atenção e serão capazes de perceber quando e como fazer melhoramentos simples e eficazes nos vossos carros.

Qual o objectivo de preparar os carros?

A resposta a esta questão exprime-se em duas palavras: aumento de performance. A preparação cobre todos os aspectos relacionados com *tuning* e configurações dos carros, ajudando a optimizar a potência, tracção e condução. Um carro bem preparado será muito mais competitivo do que um não-preparado da mesma categoria.

Quais as modificações mais importantes para um principiante?

No início do jogo os vossos recursos são limitados. Sem o luxo de um avultado crédito para gastar em upgrades apetecíveis, terão de usar os vossos fundos com prudência para melhorar a performance do carro. A seguir têm uma lista de modificações baratas mas eficazes que podem efectuar nas primeiras horas de jogo.

1: Façam uma mudança de óleo na loja de manutenção GT Auto. Assim ganham mais potência a baixo custo. Se compraram um carro em segunda mão, este é um passo fundamental.

2: Comprem um chip de competição (que encontram no menu Engine da loja de *tuning* do vosso concessionário). Assim ganham cavalos extra sem ir à bancarrota.

3: Reduzam o peso do carro (no menu Other da loja de *tuning* do concessionário). Assim poderão fazer as curvas a maior velocidade e reduzir bastante as distâncias de travagem.

4: Instalem um filtro de ar desportivo (Sports) ou de competição (Semi-racing), de acordo com os vossos recursos (façam uma visita ao menu Turbo da loja de *tuning* do vosso concessionário) para ganharem mais potência.

5: Finalmente, se equiparem o carro com um intercooler desportivo ou de competição (menu Turbo da loja de *tuning* do vosso concessionário) ganham ainda mais potência.

Como podem ver, por menos de 10.000 créditos podem melhorar consideravelmente as capacidades do carro, ganhando vantagem sobre os adversários da vossa categoria. A partir deste ponto a progressão natural é melhorar o motor (aspiração ou montar um turbo), trocar de pneus (Sports, Soft ou, melhor ainda, Racing) e instalar uma suspensão desportiva. Se estiverem inclinados para ir ainda mais longe, este capítulo é para vocês!

Como se consegue um tuning equilibrado?

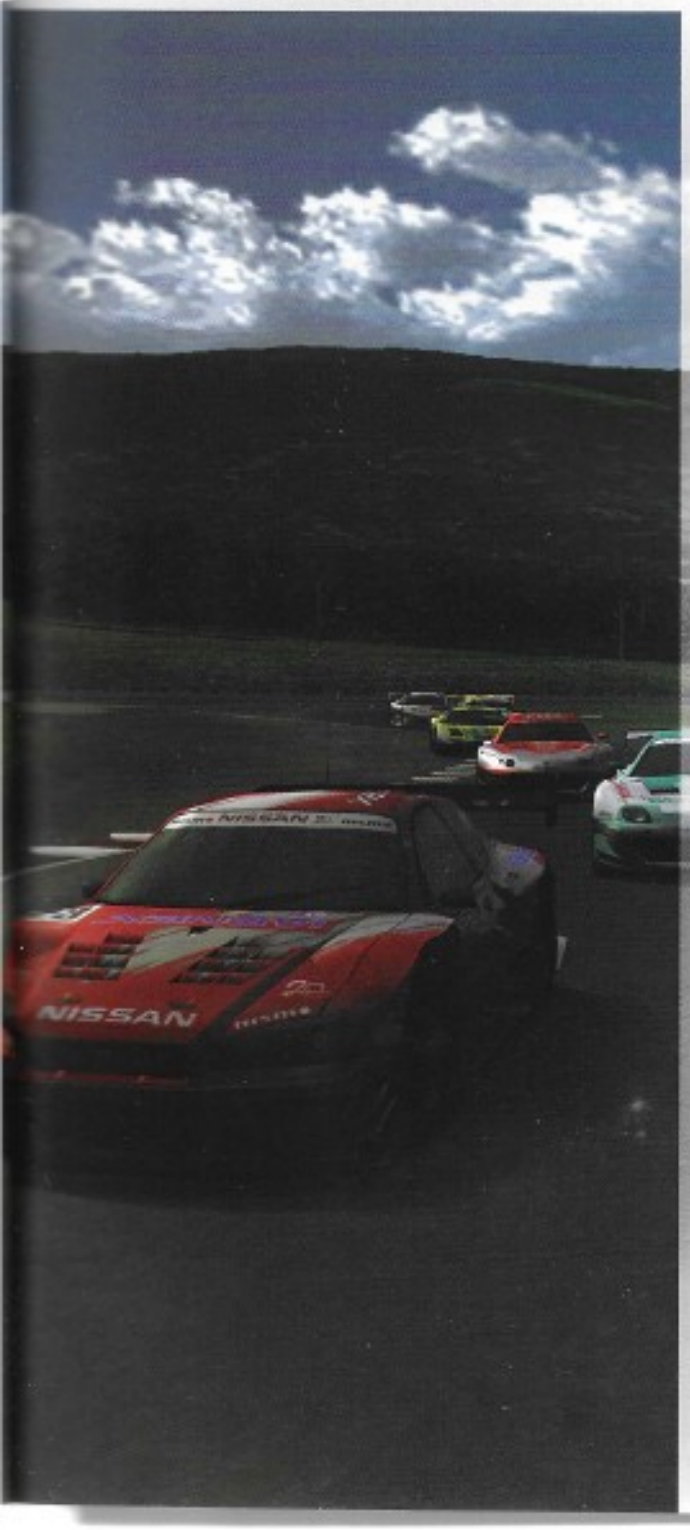
Se fizerem modificações ao acaso, correm o risco de criar carros com um comportamento imprevisível ou até incontrolável. Por exemplo, um aumento excessivo de potência pode resultar em perda de controlo. Para evitar surpresas desagradáveis, lembrem-se que o motor e o chassis beneficiam se forem melhorados em paralelo. Um motor potente demais pode ser um handicap sem um chassis bem alterado: os cavalos extra que ganham de pouco servem se a suspensão mole e os pneus duros vos fizerem derrapar a cada curva. Da mesma forma, chassis, suspensão e pneus perfeitos só terão resultados limitados se montados num carro sem potência. Avaliem as consequências das modificações antes de as efectuarem: recomendamos um forte equilíbrio.

Até onde podem ir na preparação do vosso carro?

A quantidade de preparação que podem fazer só é limitada pela vossa imaginação. Obviamente um carro de baixa produção tem poucas hipóteses contra um bólide de competição, por mais que o afinem ou lhe façam upgrades. Por outro lado, se começarem com um modelo relativamente competitivo, a preparação certa pode transformá-lo num verdadeiro monstro em pista, capaz de rivalizar com qualquer outro. O mais importante é investir no ajuste das configurações para cada situação (circuito, condições meteorológicas, etc.). Rapidamente se irão aperceber de que o *tuning* tem mais a ver com o gosto e menos com a razão, e o vosso apego a um carro muitas vezes leva-vos a preferi-lo em relação a modelos claramente superiores em teoria. Se for o caso, estabeleçam objectivos: escolham o carro que vá de encontro às vossas expectativas e estilo de corrida, e preparem-no ao vosso gosto. Se mantiverem o mesmo carro até estar ultrapassado, poderão acumular uma boa quantidade de créditos.

INTRODUÇÃO

Para a maior parte de nós, no dia-a-dia um carro é sobretudo um meio de transporte. Só pedimos que pegue, tenha prestações aceitáveis, uma boa relação custo/eficiência e que nos leve até aos destinos com algum conforto. Mas por baixo da simplicidade destas viagens está um mundo de enorme complexidade, em que até os mais pequenos componentes têm efeito na performance e condução. Cada aceleração, toque nos travões ou viragem do volante desencadeiam uma série de situações em que os componentes interagem e a velocidade dos carros é guiada por uma complicada equação matemática.



Quando vamos às compras de carro ou voltamos a casa depois do trabalho, estas questões pouco importam. Normalmente não pensamos na complexidade que a condução envolve; só queremos chegar ao destino. No mundo das corridas de automóveis é essencial um conhecimento profundo de cada aspecto de um veículo competitivo. Para um piloto, mecânico, ou director de corrida, a mínima alteração poderá resultar numa potencial perda de vários décimos de segundo por volta... ou numa tendência crescente para o carro subvirar, por exemplo, deixando o piloto em dificuldades para controlar o carro em curvas complicadas.

Montar um turbo, reduzir o peso do chassis, ajustar a suspensão, trocar o tubo de escape... há um sem-fim de opções para personalizar um carro. Mas por onde começar? Como se chega ao ponto em que se pode dizer: este carro é perfeito? Um bom ponto de partida é esquecer as ideias que possam ter sobre "configurações perfeitas": não existe tal coisa. Preparar um carro significa adaptá-lo com um fim específico em mente: uma pista, uma taça ou um recorde, por exemplo. Cada desafio decorre sob determinadas condições (pista, tempo, tipo de carro, estilo do piloto, etc.), logo é único. Lembrem-se desta regra de ouro: prova diferente, preparação diferente.

Sempre que preparam um carro, uma afinação ou ajuste, a configuração X muitas vezes tem uma influência directa no componente Y, que por seu lado influencia o comportamento de Z. Por outras palavras, as configurações dependem umas das outras, e modificar uma tem efeitos secundários que poderão ter de ser corrigidos ajustando outra. Esta correlação entre configurações e a forma como os seus efeitos interagem significa que só repetidos testes em pista vos permitem avaliar se os upgrades e ajustes (e o custo em termos de tempo e créditos) valeram a pena.

Resumindo, a combinação de condições externas (meteorologia, piso, tipo de carro e piloto) e internas (interdependência entre componentes) torna a ideia de uma colecção de "configurações perfeitas" para todas as circunstâncias uma impossibilidade. Se escolherem correr com carros semelhantes (ou até menos potentes) aos dos adversários, tentando atingir os pilotos rivais com perícia e não com a potência bruta de um carro superior, sentirão a necessidade de encontrar uma configuração adequada a cada nova pista. Esta procura do melhor equilíbrio de configurações pode por vezes testar-vos a paciência, exigindo atenção aos detalhes, perseverança e idas frequentes às boxes.

Para vos ajudar na afinação dos vossos carros, de modo a atingirem uma performance imbatível, este capítulo convida-vos a mergulhar no mundo da preparação. Encontrarão uma análise detalhada de cada componente e configuração, bem como, mais importante, uma descrição de como funcionam na prática.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO

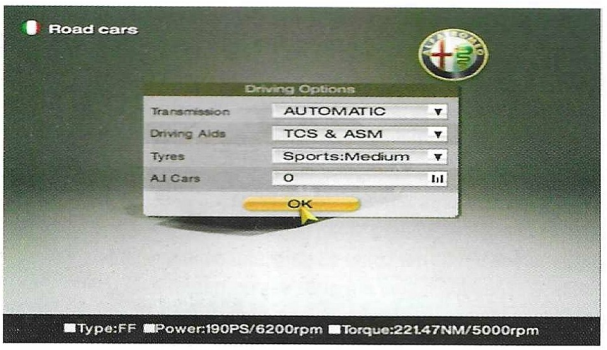
Preparação no modo Arcade

A secção mais acessível de GT4, o modo Arcade dá-vos acesso imediato a uma vasta selecção de circuitos e carros. Embora exista a possibilidade de personalizar o automóvel ao vosso gosto (e adequá-lo ao desafio em questão), no modo Arcade há muito menos variáveis a considerar; não podem, por exemplo, instalar novos componentes.

É possível ajustar uma quantidade de configurações específicas para a corrida que têm pela frente logo após seleccionarem o carro; mais tarde, podem configurar o carro no ecrã Quick Tune-Up antes de se aventurarem na pista. Para uma rápida abordagem aos menus do modo Arcade, vejam as páginas 15 e 16. Não se esqueçam que podem especificar o número de voltas por corrida no modo Arcade – entre 1 e 50 – através do menu Options. Mais detalhes na página 14.

Configurações da pista

Estas configurações estão disponíveis depois de seleccionarem o vosso carro. As primeiras duas dizem respeito ao automóvel e as outras duas são específicas dos vossos adversários.



Transmissão
Manual
Automática

Esta opção permite-vos escolher entre dois tipos de transmissão. Para conhecerem os prós e contras de cada um deles, consultem a página 24.

Ajudas de Condução
TCS & ASM
TCS
Nada

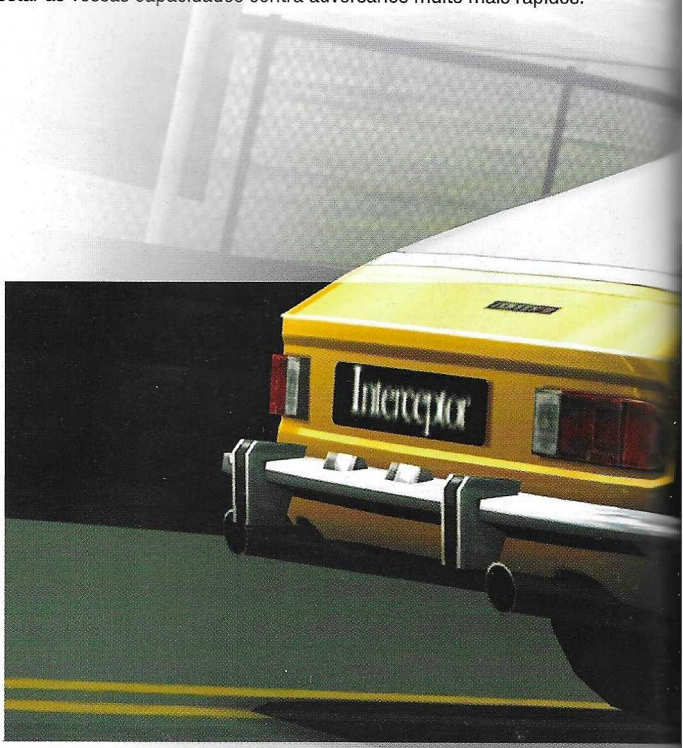
O sistema ASM é uma ajuda antiderrapagem e o mecanismo TCS melhora a tracção. A sua utilização depende do gosto pessoal, mas aconselhamos os pilotos mais experientes a deixá-la activada. Ao contrário do modo Gran Turismo, não têm a opção de configurar os efeitos destas ajudas de condução.

Pneus
Para um carro de estrada: Economy, Comfort, Road, Sports: Hard, Sports: Medium, Sports: Soft

Para um carro de corrida: Super Hard, Hard, Medium, Soft ou Super Soft

Esta configuração também está relacionada com os pneus dos adversários. Quanto mais competitivos forem os pneus que lhes dão – os pneus moles originam uma tracção superior – melhor será o seu comportamento, tornando a corrida mais difícil.

Todos os carros
Determina a velocidade dos adversários. Quanto mais alto o valor que seleccionam (entre -10 e +10), maior a velocidade dos seus carros. Podem usar esta ajuda para facilitar o desafio seguinte se forem novos no jogo, ou para aplicar um handicap se quiserem testar as vossas capacidades contra adversários muito mais rápidos.



CONFIGURAÇÕES DO CARRO

Seleccionar Quick Tune-Up no menu de corrida dá-vos acesso a uma quantidade de parâmetros que irão mudar a potência e o comportamento do carro. Os ajustes aqui efectuados irão influenciar a dificuldade da corrida, logo, o número de pontos A-Spec que podem ganhar.

Potência
Permite-vos aumentar ou diminuir a potência do vosso carro (entre -20 e +20 %). Quanto mais potente for, melhor será a sua performance.

Peso
Permite-vos aumentar ou diminuir o peso do vosso carro (entre -10 e +10 %). Quanto mais leve for, melhor será a sua performance.

Velocidade máxima
Permite-vos ajustar a velocidade máxima do carro. Do ponto de vista técnico, modificar esta configuração encurta ou aumenta a relação de velocidade da transmissão sem alterar a gama de mudanças.

Ajudas de condução
Activar ou desactivar os sistemas TCS (controlo de tracção) e ASM (antiderrapagem). Também podem alterar estas configurações quando escolhem o carro.

Transmissão
Optem por transmissão manual ou automática. Também podem alterar estas configurações quando escolhem o carro.

Tipo de pneus
Dado que os carros de corrida já têm pneus Racing, esta configuração só se aplica a carros de estrada. Podem escolher pneus Standard e Sports para o vosso carro.

Pneus dianteiros
Escolham o modelo exacto de pneus dianteiros. A gama disponível depende da categoria a que o vosso carro pertence.

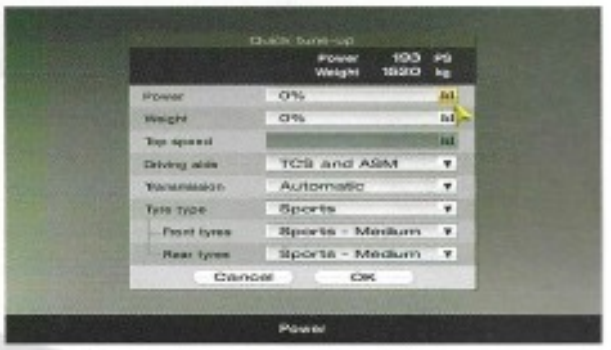
Para carros de estrada: Economy, Road, Sport, Sports: Hard, Sports: Medium, Sports: Soft

Para carros de corrida: Super Hard, Hard, Medium, Soft ou Super Soft

Pneus traseiros
Agora escolham o modelo de pneus traseiros. A selecção disponível é idêntica à dos pneus dianteiros.

Para carros de estrada: Economy, Road, Sport, Sports: Hard, Sports: Medium, Sports: Soft

Para carros de corrida: Super Hard, Hard, Medium, Soft ou Super Soft



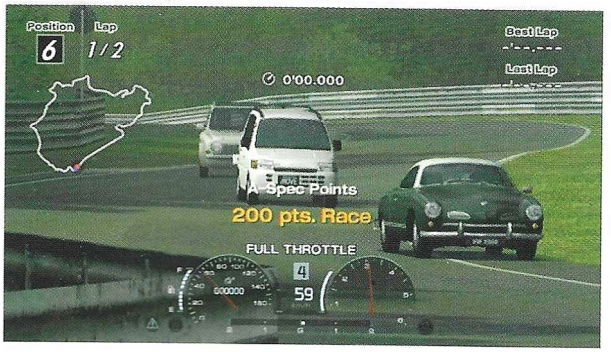
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
CONFIGURAÇÕES DA PISTA
CONFIGURAÇÕES DO CARRO
SELECCIONAR UM NÍVEL DE DIFICULDADE

SELECCIONAR UM NÍVEL DE DIFICULDADE

Das várias configurações possíveis de efectuar no Modo Arcade, cinco determinam a dificuldade de uma corrida, logo, o número de pontos A-Spec que podem ganhar. A saber:

A velocidade dos adversários (configuração dos carros da IA);
O tipo de penus usado pelos adversários;
O vosso tipo de pneus;
A potência do vosso carro;
O peso do vosso carro.

Obviamente, se escolherem uma configuração fácil, terão vantagem e ganham poucos pontos A-Spec. Se derem aos adversários bólides superpotentes enquanto o vosso parece uma lata velha em comparação, ocorre o oposto.



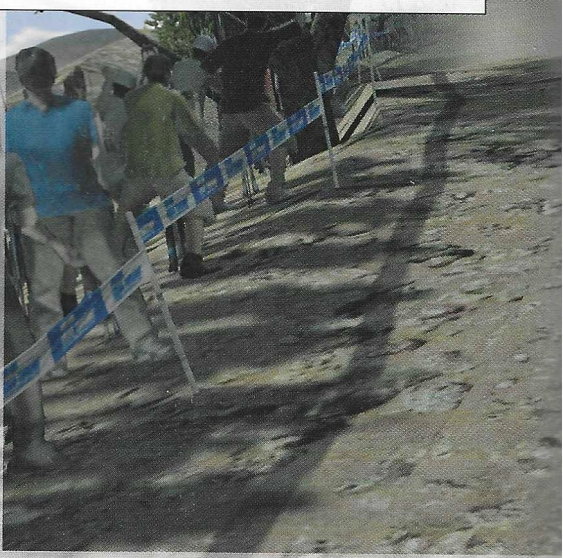
Adversários têm carros lentos	*Adversários têm carros rápidos*
Adversários têm pneus duros	*Adversários têm pneus moles*
O vosso carro tem pneus moles	*O vosso carro tem pneus duros*
O vosso carro é potente	*O vosso carro é lento*
O peso do vosso carro é reduzido	*O peso do vosso carro é elevado*
***Baixa dificuldade** / Poucos pontos A-Spec*	***Elevada dificuldade** / Muitos pontos A-Spec*

A tabela em baixo ilustra estes princípios com configurações diferentes para cada parâmetro. O carro é um Toyota Super Autobacs GT Apex MRS, que tem 304 CV e um peso de 1.125 kg.

Os vossos pneus	Potência do carro	Peso do carro	Pneus adversários	Velocidade	BHP	Peso	Pontos A-Spec
Hard / Hard	*304 BHP*	*1.125 kg*	*Hard*	*0*	*304 a 315 BHP*	*1200 a 1.230 kg*	*10*
Hard / Hard	*364 BHP (+20%)*	*1.125 kg*	*Hard*	*0*	*304 a 315 BHP*	*1200 a 1.230 kg*	*7*
Super Soft / Super Soft	*304 BHP*	*1.125 kg*	*Hard*	*0*	*304 a 315 BHP*	*1200 a 1.230 kg*	*8*
Super Hard / Super Hard	*304 BHP*	*1.125 kg*	*Super Soft*	*+10*	*419 a 508 BHP*	*910 a 1.360 kg*	*200*
Super Soft / Super Soft	*364 BHP (+20%)*	*1.012 kg (-10%)*	*Super Soft*	*+10*	*419 a 508 BHP*	*910 a 1.360 kg*	*79*
Super Hard / Super Hard	*304 BHP*	*1.125 kg*	*Super Hard*	*-10*	*125 a 205 BHP*	*670 a 1.170 kg*	*1*
Super Soft / Super Soft	*364 BHP (+20%)*	*1.012 kg (-10%)*	*Super Hard*	*-10*	*125 a 205 BHP*	*670 a 1.170 kg*	*1*

Este é apenas um exemplo (existem inúmeras possibilidades), mas ilustra a extensão do nível de dificuldade, consoante a configuração que seleccionarem. O número de pontos A-Spec disponíveis nunca será menos de 1.

Acima de tudo, lembrem-se que estas configurações são opcionais: podem passar directamente a uma corrida sem sequer olhar para elas. No entanto, vale a pena experimentá-las. Variar a dificuldade das corridas é uma boa forma de se familiarizarem com um carro em diferentes circunstâncias.



PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO

No modo Gran Turismo têm acesso total a componentes e inúmeras configurações que vos permitem ajustar e optimizar a performance dos carros. As possibilidades podem parecer infindáveis, mas este aspecto do jogo não deve ser encarado como apanágio apenas dos grandes entusiastas de corridas hardcore: *um pouco de conhecimento pode levar-vos longe.*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO

NOTAS SOBRE TEORIA
NOTAS SOBRE MÉTODO
NOTAS DE ORGANIZAÇÃO

NOTAS SOBRE TEORIA

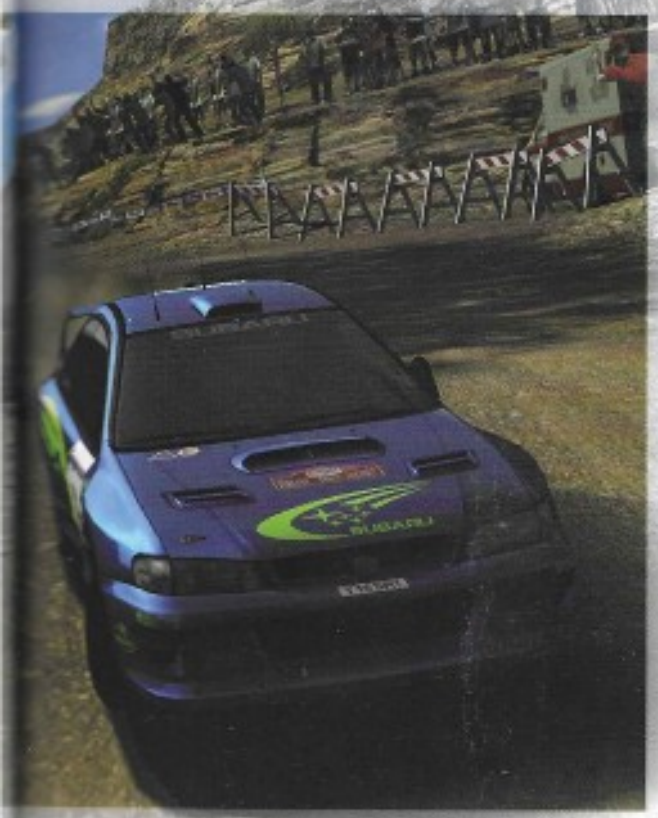
Para serem bem sucedidos em pista, precisam de um carro potente e com uma boa condução. Instalar novos componentes e ajustar as configurações para aumentar a manobrabilidade, estabilidade e velocidade pode transformar um bom carro num excelente carro, que melhorará a vossa performance.

Com este objectivo em mente, é fácil definir os factores que mais podem prejudicar a performance do carro:

- ***Peso:*** quanto mais pesado for o carro, mais tempo precisa para acelerar, curvar e travar.
- ***Altura:*** quanto maior a distância do chassis ao chão, mais o carro ficará sujeito às forças de inércia.
- ***Volume:*** quanto mais volumoso for o carro (e menos aerodinâmico), mais sofrerá com os efeitos de resistência do ar.

Basicamente, os "inimigos" de um carro durante a corrida são as forças que se lhe poderão opor, como o peso, a inércia, a força centrífuga e resistência do ar. Cada uma destas forças tem tendência para desviar o carro da sua trajectória ideal, ou para lhe reduzir a velocidade (como mostram claramente as alterações da posição do horizonte quando usam a perspectiva interior). Um bom piloto consegue minimizar o efeito dessas forças conduzindo dentro das fronteiras das capacidades e limitações do carro. É aqui que entra a preparação. Se conseguirem reduzir fisicamente o peso do carro, aumentar a potência do motor e melhorar a sua capacidade de travagem ou aperfeiçoar a forma como o peso é transferido pelos diversos pontos, melhorarão a vossa performance.

A miríade de opções disponíveis no modo Gran Turismo permite-vos preparar os carros de diversas maneiras, desde grandes alterações (como instalar um turbo) até pormenores (como minúsculas alterações nas relações de caixa), transformando-os em bólides de corrida competitivos. O objectivo deste capítulo é explicar este processo: desde instalar novos componentes até ajustar as configurações para tirar o maior partido possível de cada componente.



NOTAS SOBRE MÉTODO

A preparação dos carros é uma disciplina precisa que exige método e aplicação. Se quiserem afinar os carros para obter o máximo de potência e controlo – em vez de se limitarem a aplicar um upgrade de motor quando vos apetece – devem seguir os três passos seguintes.

Primeiro Passo

Para começarem a modificar um carro, primeiro têm de o escolher na vossa garagem (através do ícone Home no World Map) e pegar nas chaves. Depois será com esse carro que conduzirão no modo Gran Turismo, incluindo quando adicionam novos componentes ou alteram as configurações.

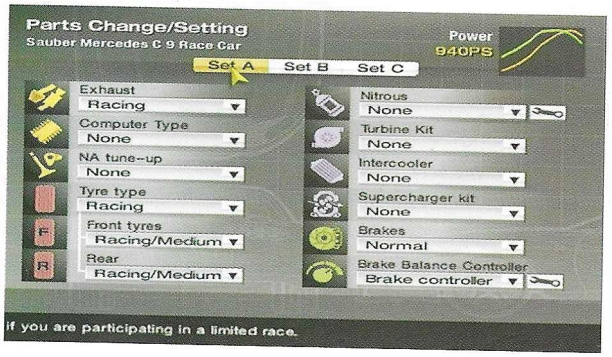
Segundo Passo

Preparar um carro envolve mudar os componentes que usa (*tuning*) e/ou ajustá-los (configurações).

O ***Tuning*** é feito no concessionário da marca do vosso carro, e a loja GT Auto oferece dois importantes serviços adicionais (mudanças de óleo e colocação de ailerons). O ícone de balão de fala que aparece a piscar no World Map indica o concessionário que representa o país de origem do vosso carro.

Seleccionado o país, o ícone do concessionário aparece a dourado. A loja de *tuning* está no menu Dealers. Podem comprar upgrades para os carros em Tuning Cars no World Map. Os componentes são divididos em grandes famílias agrupadas por tipo. Seleccionem uma e comprem os componentes. A seguir instalem novo equipamento imediatamente, ou mais tarde no menu Settings antes de uma corrida. Por vezes há a opção extra "Full Model", em que versões já afinadas dos carros podem ser compradas… por um preço.

As ***Configurações*** podem ser ajustadas antes das corridas ou dos testes através do menu Settings no ecrã de pré-corrida, ou pressionando o START no menu Home do World Map. Quantos mais componentes ajustáveis tiver o vosso carro, mais opções terão; um carro novo em folha, por exemplo, tem poucas características personalizáveis. Notem que os upgrades Sports geralmente só se destinam a ajustes básicos; os acessórios Racing mais caros, por outro lado, dão acesso a uma nova gama de configurações.



O ecrã de configurações tem três funções principais:

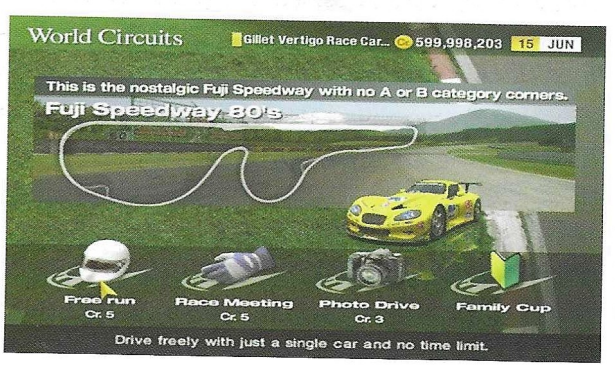
Mudar componentes do carro: cada menu expansível corresponde a um tipo de componente e é acompanhado na direita por uma pequena seta. Ao clicar nesta seta aparecem vários modelos de um determinado componente que compraram. Podem equipar o vosso carro com os componentes que quiserem a qualquer altura (a não ser que as regras da corrida o proíbam, obviamente). Se a vossa escolha alterar a potência do motor, podem consultar os gráficos de potência e binário no canto superior direito do ecrã. Um valor numérico indica a nova potência depois de efectuada a alteração.

Configurações de componentes: ao lado de cada componente ajustável aparece um ícone de chave. Cliquem e acedam ao submenu.

Configurações à medida: para cada veículo podem preparar três configurações de componentes e afinações através das tabelas Set A, Set B e Set C. A tabela seleccionada é destacada a laranja. Esta opção permite-vos efectuar rápidas alterações nas afinações para determinadas pistas ou condições; por exemplo, se tiverem uma configuração para pistas secas e outra para pistas molhadas. Até podem duplicar uma configuração e mudar apenas um parâmetro na cópia. Depois alternem entre as duas e observem os efeitos de um determinado ajuste.

Terceiro Passo

O último passo é a fase de teste. Uma configuração não tem qualquer valor até verem o seu efeito na pista para a qual estão a treinar. Antes de decidirem manter uma opção, é boa ideia completar várias voltas de uma pista para se familiarizarem com as trajectórias ideais e estabelecerem o vosso melhor tempo. Também podem jogar no modo B-Spec, dando instruções idênticas ao piloto. Posto isso, façam as modificações e afinações que quiserem e repitam várias voltas da pista (ou usem o modo B-Spec). Assim, podem descobrir rapidamente se a nova configuração vos está a fazer ganhar ou perder tempo, ou se precisarão de fazer ainda mais ajustes.



NOTAS DE ORGANIZAÇÃO

O *tuning* e as afinações não são duas realidades independentes. São dois aspectos distintos da mesma disciplina: preparação. Aos poucos acabarão por preferir componentes ajustáveis de alta performance, não pelo óbvio aumento de prestação, mas porque podem personalizá-los de acordo com as vossas necessidades.

Para vos ajudar a perceber e dominar as subtilezas da preparação, o *tuning* e as configurações são descritos ao longo deste capítulo. As várias alterações são apresentadas por ordem descendente de importância, a começar pelas mais importantes e acabando nas de carácter mais opcional. Se estão interessados no *tuning* e só mexem nas afinações ocasionalmente, só precisam de se preocupar com as primeiras sugestões. Se procuram a perfeição, as recomendações posteriores irão guiar-vos através de ajustes mais pormenorizados.

MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO

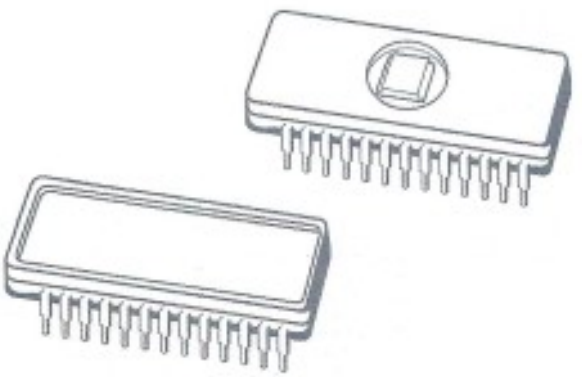
Em GT4 há inúmeras modificações possíveis. Para vos facilitar a tarefa de escolher, esta secção apresenta todas as opções de tuning disponíveis por ordem descendente de importância e acessibilidade, desde as essenciais e simples às mais acessórias e complexas.

Nas tabelas os valores da linha "Custo Médio" são meramente indicativos. O preço exacto de cada upgrade pode variar conforme o carro e o fabricante. Os aumentos de potência (expressos em percentagem da potência original) também podem variar ligeiramente de carro para carro – os valores indicados devem ser encarados como um aumento standard.

MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS

Racing chip (Chip de Competição)

Modificação	*Racing chip*
Localização	*Menu Engine nas lojas de tuning*
Custo Médio	*1.250*
Resultado	*Aumento de potência de +4%*



Instalar um chip de competição optimiza a gestão electrónica da ignição e/ou do sistema de injecção, o que resulta num aumento imediato (embora ligeiro) de potência. Podem efectuar esta modificação em carros mais velhos que não tenham electrónica e que possuam carburadores antigos. A operação consiste em substituir o sistema de ignição e talvez montar um sistema de injecção indirecta.

O menu Settings permite-vos instalar ou remover o chip do vosso motor, o que resultará em perda ou ganho de CV. No entanto, não há ajustes especiais que possam fazer ao chip.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Weight Reduction (Redução de Peso)

Modificação	*Weight reduction*
Localização	*Menu Other nas lojas de* tuning
Custo Médio	*Fase 1 = 1.100* *Fase 2 = 5.300* *Fase 3 = 21.000*
Resultado	*Reduz o peso do carro, aumentando a performance*

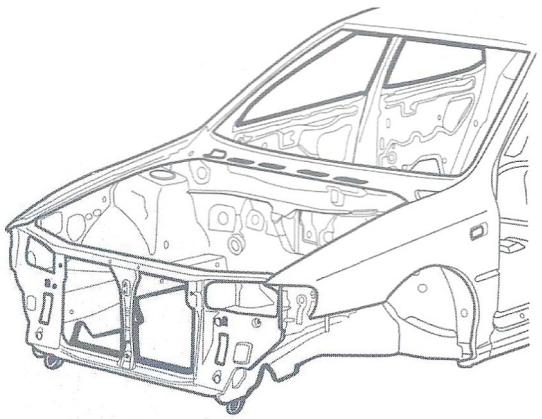
Redução de peso (fase 1): deixa o carro mais leve removendo elementos de luxo, como bancos, para reduzir o peso total.

Redução de peso (fase 2): usa materiais compostos para a carroçaria e assim diminuir ainda mais o peso.

Redução de peso (fase 3): última fase da redução de peso.

Reduzindo a inércia do carro, a diminuição de peso melhora a aceleração, a condução e a travagem, e prolonga a duração dos pneus. Estas operações são fundamentais para a preparação do carro. Lembrem-se que as secções de redução de peso são sucessivas e só podem ser executadas por ordem ascendente de importância.

As acções de redução de peso são definitivas e irreversíveis. Não podem ser ajustadas, instaladas ou removidas no menu Settings.



Naturally Aspirated Tuning (Motor Aspirado)

Modificação	*Naturally aspirated tuning*
Localização	*Menu Engine das lojas de* tuning
Custo Médio	*Fase 1 = 4.700* *Fase 2 = 12.000* *Fase 3 = 70.000*
Resultado	*Aumento de potência:* *Fase 1 = +10 a +15%* *Fase 2 = +20 a +35%* *Fase 3 = +30 a +55%*

Esta preparação só é compatível com motores "naturalmente aspirados", ou seja, sem turbocompressor.

Fase 1 Tuning NA: aumenta a potência e sobe a relação de compressão reduzindo a cabeça do motor e alterando a ignição e a afinação da válvula.

Fase 2 Tuning NA: aumenta bastante a potência instalando pistões de alta compressão, alterando o curso da válvula com molas reforçadas e corrigindo as entradas e saídas de ar.

Fase 3 Tuning NA: aumenta bastante a potência e para isso usa ligas leves de alta resistência, monta um veio do motor especial, modifica o curso da válvula e adapta os pistões/cambota. Este nível de desenvolvimento não está disponível para todos os motores.

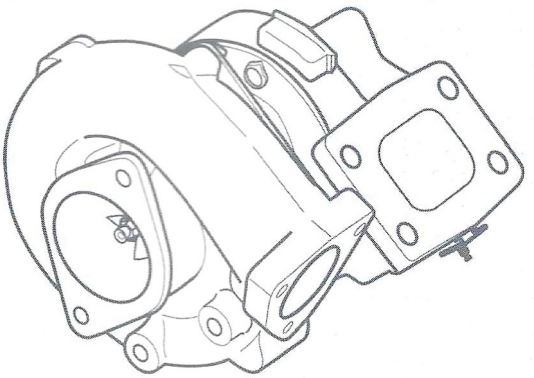
Quando compram *tuning* naturalmente aspirado, ele aparece no menu Settings. Ao activá-lo mudam a potência do vosso motor. As três fases de *tuning* **não têm efeitos cumulativos**, por isso, se têm dinheiro, não percam tempo e comprem imediatamente a fase mais avançada. O resultado final será o mesmo.

Montar um turbo

Modificação	*Kits da Fase 1 a Fase 4*
Localização	*Menu Turbo nas lojas de* tuning
Custo Médio	*Fase 1 = 4.600* *Fase 2 = 13.000* *Fase 3 = 41.500* *Fase 4 = 85.000*
Resultado	*Aumento de potência:* *Fase 1 = +10 a +30%* *Fase 2 = +20 a +30%* *Fase 3 = +30 a +55%* *Fase 4 = +50 a +90%*

Os kits de turbina (mais conhecidos como turbos) aumentam a pressão dos motores de turbocompressão, resultando num aumento de potência e binário. Os kits são cada vez mais caros e proporcionam um aumento maior de potência. O número de fases a que cada motor tem acesso varia de acordo com o modelo do carro. As lojas de *tuning* vendem um kit especial original que é tão potente como o turbo da fase 4, mas tem um binário mais alto.

Podem escolher o nível de turbo que querem montar a qualquer altura no menu Settings. Obviamente, a vossa decisão influencia a potência do carro. Além destas, não há quaisquer configurações disponíveis para este equipamento.



Dica

Alguns motores podem ser alvo de preparação aspirada e suportar um turbo. As curvas de potência e binário de um motor com turbo são diferentes das de um motor aspirado. Em geral menos potente, um motor aspirado tem uma gama de potência mais alargada, enquanto um turbo atinge a potência máxima a velocidades mais altas. Podem preparar o vosso motor nos dois modos (turbo e aspirado) e escolher a configuração mais eficaz para cada pista: um motor turbo para circuitos rápidos e um aspirado para pistas mais sinuosas. Em pistas que requerem acelerações frequentes, muitas vezes é possível fazer um tempo por volta mais rápido com um motor aspirado do que com um equivalente mas com turbo.

Oil change (Mudança de óleo)

Modificação	*Oil change*
Localização	*Loja de manutenção GT Auto*
Custo Médio	*50*
Resultado	*Aumento temporário de potência de aproximadamente 5% (10% nos carros mais usados)*

Esta operação permite-vos usar o melhor óleo sintético, aumentando a potência do vosso carro. Infelizmente, este aumento é apenas temporário e diminui à medida que avançam. Embora mudanças de óleo frequentes não reduzam o tempo de vida do vosso motor, usem-nas com moderação. Não vale a pena fazer uma mudança de óleo antes de voltas de teste ou de treinos, porque perdem imediatamente alguma vantagem. Tentem fazê-las antes das corridas em que precisam de toda a potência que puderem reunir. A luz do nível do óleo no vosso painel de instrumentos acende-se quando precisam de o mudar.

Não há configurações associadas à mudança de óleo.

Montar um Intercooler

Modificação	*Installing an intercooler*
Localização	*Menu Turbo nas lojas de tuning*
Custo Médio	*Sports = 1.800* *Racing = 3.000*
Resultado	*Aumento de potência:* *Sports = +4%* *Racing = +6%*

Instalar um intercooler adiciona um radiador que faz baixar a temperatura do ar antes de este entrar. O ar arrefecido aumenta de densidade, fornecendo uma maior quantidade de oxigénio ao motor. A operação acaba por resultar num aumento de potência. Mais eficaz do que o **sports intercooler**, o **large racing intercooler** também é mais caro. Os intercoolers não são compatíveis com todos os modelos de carros.

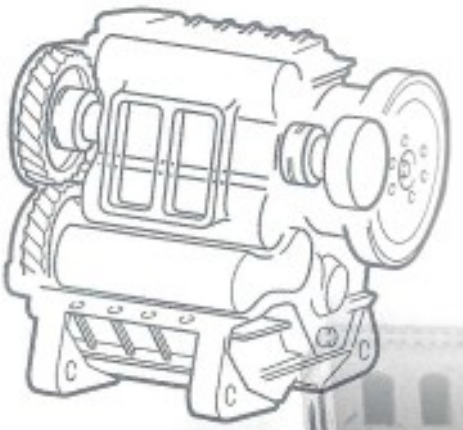
Depois de comprarem um intercooler, têm a opção de ir ao menu Settings para o instalar ou remover do vosso carro. A potência será imediatamente alterada. No entanto, este componente não está sujeito a qualsquer ajustes em particular.

Supercharger (Compressor volumétrico)

Modificação	*Supercharger*
Localização	*Menu Turbo nas lojas de tuning*
Custo Médio	*13.000*
Resultado	*Aumento de potência no mínimo +50%*

Tal como um turbo, o objectivo de um compressor volumétrico é aumentar a pressão da entrada de ar. Para que funcione, usa energia mecânica, ao contrário do turbo, em que a turbina usa a energia dos gases do escape. Mais encontrados em carros americanos de oito cilindros, os compressores proporcionam grandes aumentos de potência e binário, com uma curva mais suave (logo gama de potência mais abrangente) do que um motor com turbo. Ou seja, o turbo começa a funcionar quase imediatamente. Este equipamento só pode ser montado em certos carros (um Mercury Cougar, por exemplo).

O menu Settings só vos dá uma opção relacionada com o compressor volumétrico: instalá-lo ou removê-lo do carro.



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Fitting tyres (Pneus)

Modificação	*Fitting tyres*
Localização	*Menu Tyres das lojas de* tuning
Custo Médio	*(Ver tabela)*
Resultado	*Melhora a tracção e o comportamento*

Os pneus são um factor essencial na aderência do carro ao solo. A escolha de pneus deve por isso ser uma prioridade antes das corridas. Regra geral, quanto mais moles forem (logo mais aderentes), mais caros e menos duráveis são. Assim, o aspecto financeiro será um aspecto determinante na escolha dos tipos de pneus.

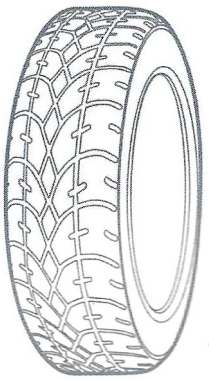
Pneus Standard: estes pneus têm uma dureza entre 1 e 3, em que N1 são os mais duros e N3 os mais moles.

Pneus Sports (desportivos): mais moles do que os normais, também têm uma escala de dureza de 1 a 3, em que S1 são os mais duros e S3 os mais moles.

Pneus Racing (de competição): têm uma escala de dureza de 1 a 5, em que R1 são os mais duros e R3 os mais moles.

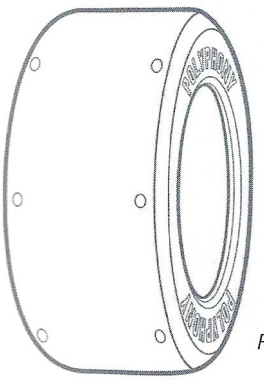
Pneus de terra: concebidos para pistas de terra, são indispensáveis para provas de rali.

Pneus de neve: estes pneus são indispensáveis para corridas em pistas com neve ou gelo.



Standard

Sports



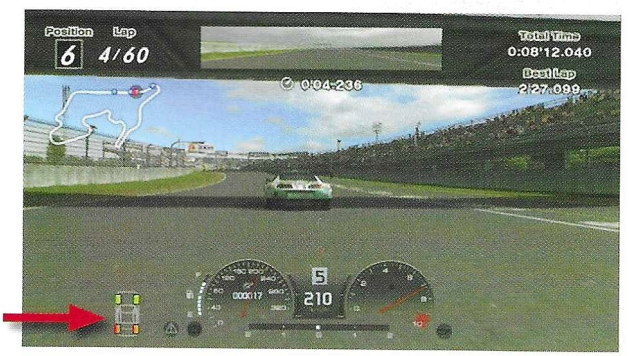
Racing

Tabela de preços e durabilidade dos pneus

Tipo	*Escala*	*Nome*	*Preço*	*Durabilidade (em voltas)*
Standard	*N1*	*Economy*	*-*	*17-20*
	N2	*Comfort*	*-*	*12-15*
	N3	*Road*	*-*	*7-10*
Sports	*S1*	*Hard*	*4.600*	*13-15*
	S2	*Medium*	*5.500*	*8-10*
	S3	*Soft*	*6.100*	*3-5*
Racing	*R1*	*Super Hard*	*8.200*	*25-30*
	R2	*Hard*	*10.300*	*17-20*
	R3	*Medium*	*22.300*	*10-12*
	R4	*Soft*	*34.800*	*5-8*
	R5	*Super Soft / Qualifying*	*47.300*	*2-4*

No menu Settings podem trocar de pneus a qualquer altura (se tiverem comprado novos, claro). Verifiquem-nos sempre antes de uma prova importante. Podem pôr pneus diferentes à frente e atrás, a não ser que ponham pneus de terra ou neve na frente; nesse caso terão de pôr o mesmo tipo atrás.

Gerir a escolha de pneus é um factor vital em *Gran Turismo 4*. Vejam o indicador de pneus no ecrã do jogo: azul indica pneus frios e em boas condições; verde indica que estão mornos; amarelo indica que começam a perder eficácia; laranja significa que estão perto do fim de vida; e finalmente, vermelho informa que estão em condições críticas e têm de ser substituídos o mais rápido possível numa ida às boxes. As mudanças de cor reflectem o desgaste dos pneus, com uma evolução gradual de uma cor para outra. Tentem avaliar qual será a melhor altura para os trocar em corridas longas. Se a vossa performance começar a sofrer devido a uma diminuição notória de tracção, poderão perder mais tempo se tentarem aguentar mais uma volta com os pneus em vez de pararem imediatamente nas boxes.



Na prática, os pneus não se desgastam da mesma forma. Em alguns casos os pneus dianteiros degradam-se mais rapidamente do que os traseiros, e vice-versa. Por vezes o desgaste pode limitar-se a um pneu. O espectacular circuito Grand Valley, por exemplo, desgasta bastante o pneu esquerdo dianteiro, porque tem muitas curvas à direita. Lembrem-se sempre que cada tipo de carro desgasta os pneus de forma diferente; o processo varia entre um carro de tracção às quatro rodas e um com tracção traseira, por exemplo. O vosso estilo de corrida também afecta a longevidade dos pneus: quanto mais suave for, mais tempo durarão.

Resumindo, tenham em conta a pista, o carro e o vosso estilo de condução quando tiverem de decidir que pneus usar. Poderá ser uma boa ideia usar pneus de desgaste mais lento para reduzir as paragens na boxe. Lembrem-se que não são apenas o piloto: também são responsáveis pela estratégia de corrida. As decisões que tomarem antes de uma prova podem ser tão importantes como as tomadas durante a mesma.

Dica

A escolha de pneus é vital nas corridas de endurance. Comprem vários tipos para terem mais opções tácticas.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

GRANDES MODIFICAÇÕES

Exhaust/air filter (filtro do escape/ar)

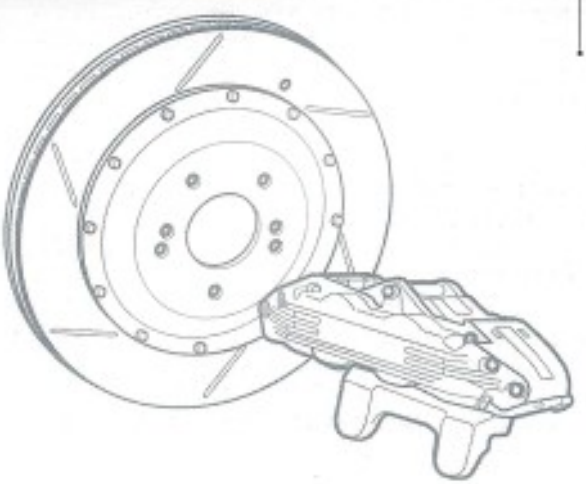
Modificação	*Exhaust/air filter*
Localização	*Menu Exhaust das lojas de tuning*
Custo Médio	*Sports = 1.600* *Semi-racing = 2.900* *Racing = 4.600*
Resultado	*Aumento de potência:* *Sports = +2%* *Semi-racing = +4%* *Racing = +5%*

Têm três tipos de equipamento à escolha: Sports, Semi-racing ou Racing. Esta modificação aumenta a potência do motor aumentando a entrada de ar e o seu fluxo no escape. O preço sobe conforme o aumento de potência.

Depois de comprarem um sistema, podem montá-lo ou removê-lo através do menu Settings. A potência do carro muda automaticamente. Não há outras configurações associadas a este equipamento.

Racing brakes kit (kit de travões de competição)

Modificação	*Racing brakes kit*
Localização	*Menu Brakes das lojas de tuning*
Custo Médio	*4.600*
Resultado	*Redução da distância de travagem*

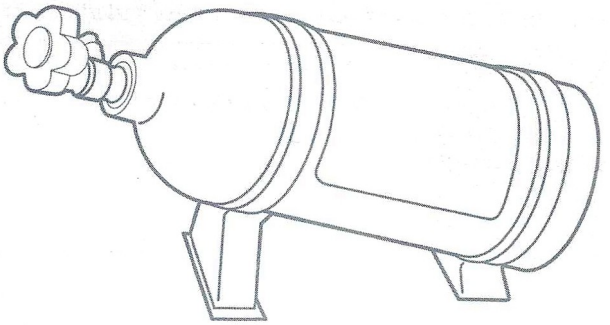


O kit de travões de competição permite-vos reduzir consideravelmente as distâncias de travagem. Melhora a performance dos travões, permitindo-vos ganhar tempo praticamente em todas as curvas.

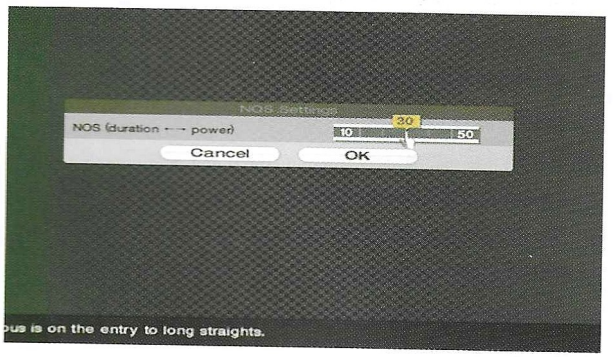
Depois de comprarem o kit, podem montá-lo ou removê-lo do vosso carro através do menu Settings.

NOS (Nitro)

Modificação	*NOS (Nitro)*
Localização	*Menu Engine das lojas de* tuning
Custo Médio	*5.000*
Resultado	*Boost*



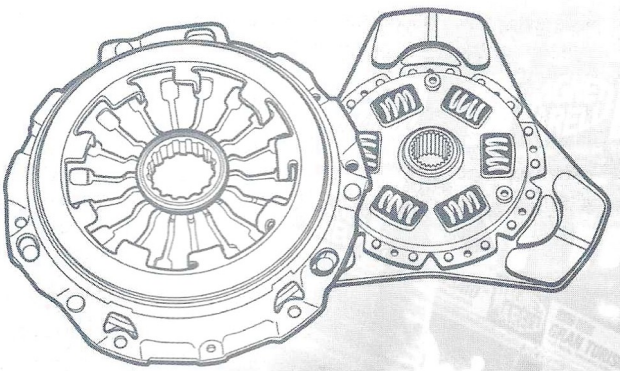
Usar óxido nitroso (N2O) no vosso carro dá-vos a opção de usar o motor no modo superpotente durante algum tempo. Ou seja, o vosso carro fica com um sistema temporário de "*boost*". Como combustível enriquecido, o N2O aumenta a potência do carro (para cerca do dobro) explorando a pressão do compressor volumétrico. A capacidade do tanque é limitada – o combustível vai-se gastando à medida que o usam – mas é automaticamente reabastecido antes de cada nova corrida ou corrida livre. Para usar o N2O, pressionem R1 (no comando) ou R2 (com o volante Driving Force Pro), e sentirão imediatamente o aumento de potência. Além disso, ouvem o característico "assobio" de um equipamento recém-instalado.



Depois de montarem um tanque de NOS, podem ajustar o débito de N2O – numa escala entre 10 e 100 – no menu Settings, seleccionando o ícone em forma de chave. Um baixo débito resulta num *boost* ligeiro mas longo. Um débito mais alto produz um salto bastante mais forte mas curto na performance, que, em média, dura uma volta.

Installing a clutch (instalar uma embraiagem)

Modificação	*Installing a clutch*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de* tuning
Custo Médio	*Single (Simples) = 1.600* *Twin (Dupla) = 2.600* *Triple (Tripla) = 4.600*
Resultado	*Aumenta a rapidez a engrenar mudanças*



Embraiagem simples grande: é uma embraiagem reforçada que reduz o tempo morto da troca de mudança.

Embraiagem dupla: este componente desportivo permite engrenar mudanças com mais precisão e reduz ainda mais o tempo morto.

Embraiagem tripla: engrenar as mudanças torna-se uma operação muito fluida e sem tempo morto. Tem melhor efeito com uma transmissão totalmente personalizável.

No menu Settings, podem trocar a embraiagem do vosso carro a qualquer altura. Não são suportadas outras configurações.

Port polish (polimento da cabeça do motor)

Modificação	*Port polish*
Localização	*Menu Engine das lojas de* tuning
Custo Médio	*5.250*
Resultado	*Aumenta a potência em +3%*

Obtém-se um aumento de potência polindo a admissão e saída dos gases de escape, limitando perdas no fluxo de ar provocadas por resistência. Esta modificação é definitiva e não pode ser ajustada, instalada ou removida no menu Settings.

Installing suspension (montar uma suspensão)

Modificação	*Installing suspension*
Localização	*Menu Suspension das lojas de tuning*
Custo Médio	*Sports = 3.100* *Semi-racing = 7.200* *Customisable = 16.000*
Resultado	*Suspensão mais dura parcial ou totalmente ajustável*

Suspensão Sports (desportiva): ajuda a estabilizar o comportamento do carro. A suspensão é mais dura do que os componentes originais e vem com amortecedores de choque de tubos duplos. Depois de a montarem, podem ajustar os seguintes elementos:

- Altura dianteira e traseira.
- Níveis dos amortecedores dianteiros e traseiros (sem distinção entre pancadas de compressão e extensão).
- Ângulo do camber dianteiro e traseiro.

Suspensão Semi-racing (semicompetição): este kit mais caro oferece os mesmos ajustes e ainda a opção de afinar a dureza das molas. As configurações possíveis são:

- Dureza das molas dianteiras e traseiras.
- Altura dianteira e traseira (altura mínima menor do que a da suspensão Sports).
- Níveis dos amortecedores dianteiros e traseiros (sem distinção entre pancadas de compressão e extensão).
- Ângulo do camber dianteiro e traseiro (mais abrangente do que o da suspensão Sports).

Suspensão totalmente personalizável: permite ajustar a gama mais abrangente de parâmetros:

- Dureza das molas dianteiras e traseiras.
- Altura dianteira e traseira (numa gama mais ampla nas duas extremidades da escala).
- Compressão do amortecedor dianteiro e traseiro.
- Compressão do amortecedor dianteiro e traseiro.
- Ângulo do camber dianteiro e traseiro (gama mais ampla).
- Convergência das rodas dianteiras e traseiras.
- Barras estabilizadoras dianteiras e traseiras.

O menu Settings dá-vos acesso a vários parâmetros, de acordo com o kit que montam no vosso carro. A tabela em baixo ilustra as opções. As lojas de *tuning* vendem uma suspensão original especial semelhante a uma totalmente personalizável, mas com uma série mais ampla de configurações em termos de dureza das rodas e força dos amortecedores.

	Standard	Sports	Semi-racing	Racing
Dureza das molas	*Não*	*Não*	*Sim*	*Sim*
Altura ao solo	*Não*	*Sim (*1)*	*Sim (*2)*	*Sim (*3)*
Amortecedor	*Não*	*Sim*	*Sim*	*Não*
Amortecedor (compressão)	*Não*	*Não*	*Não*	*Sim*
Amortecedor (extensão)	*Não*	*Não*	*Não*	*Sim*
Ângulo das rodas	*Não*	*Sim (*4)*	*Sim (*5)*	*Sim (*6)*
Convergência das rodas	*Não*	*Não*	*Não*	*Sim*
Estabilizador	*Não*	*Não*	*Não*	*Sim*

*1 A amplitude do ajuste de altura depende do carro.

*2 Amplitude mais ampla: altura máxima idêntica, altura mínima inferior.

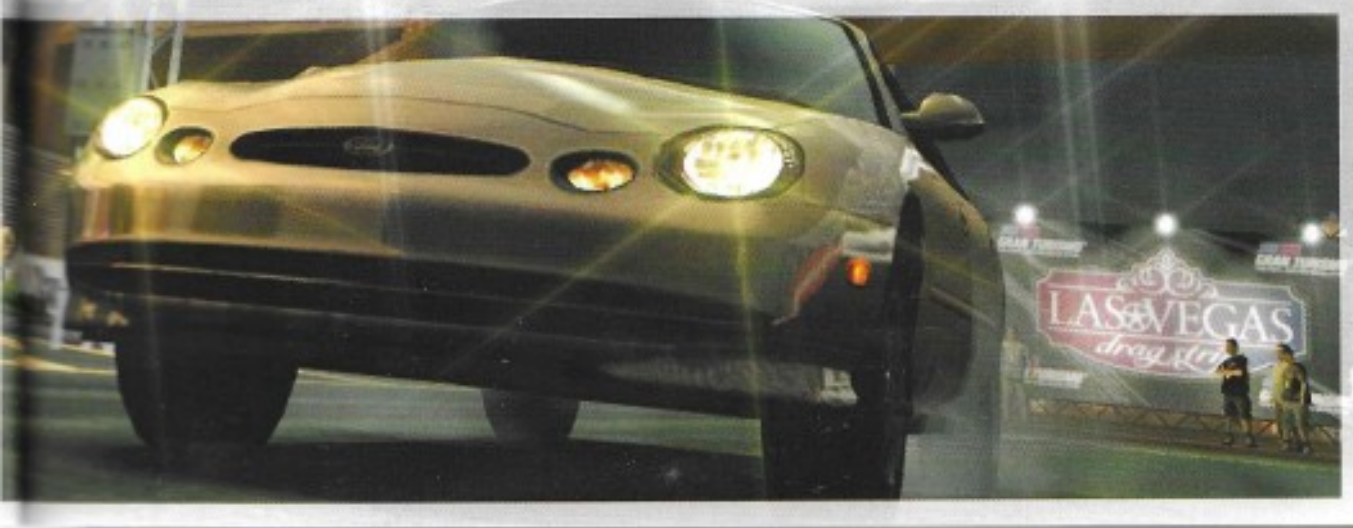
*3 Amplitude muito mais ampla: altura máxima superior, altura mínima inferior.

*4 Ajuste do ângulo do camber nas suspensões Sports: de 0 a 3°.

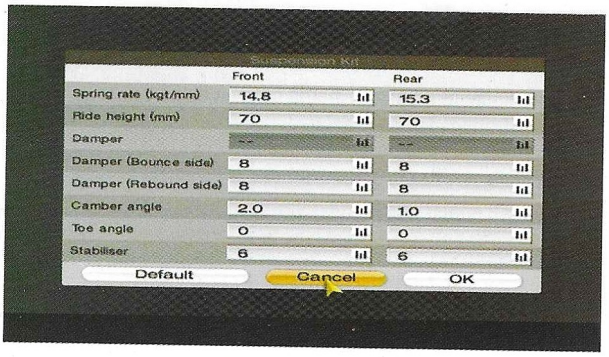
*5 Ajuste do ângulo do camber nas suspensões Semi-racing: de 0 a 7° à frente e de 0 a 5° atrás.

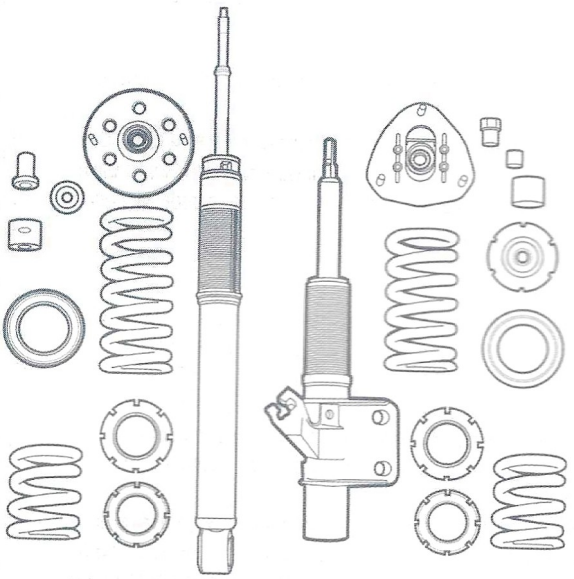
*6 Ajuste do ângulo do camber nas suspensões Racing: de 0 a 12° à frente e de 0 a 10° atrás.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES



Nas páginas seguintes encontrarão as descrições de cada uma das configurações disponíveis.

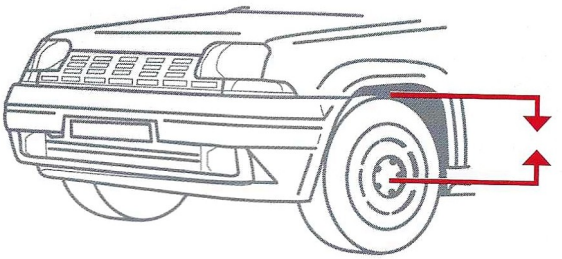




Dureza das molas – Permite ajustar a dureza das molas nos eixos dianteiro e traseiro de acordo com terreno e carro: quanto mais regular for a pista, mais duras podem ser as molas. Assim, o eixo respectivo torna-se menos sensível às transferências de massa (ver página 33), o que significa que transmite a irregularidade da pista para o chassis de uma forma mais directa. No entanto, se as molas forem duras demais perdem em tracção o que ganham em precisão. O mesmo princípio aplica-se à frente e atrás. Regra geral, não há motivo para não adoptarem valores assimétricos, mas tenham em conta a distribuição de massa.

Aviso

*Há duas questões a ter em conta na montagem da suspensão: a **posição do motor** e a **disposição da suspensão**. Devem endurecer a suspensão do eixo que suporta o motor – suspensão dianteira para motor dianteiro, e vice-versa. Em segundo lugar, devem endurecer a suspensão traseira mais do que a dianteira – como o eixo traseiro sofre mais obstruções que o fazem vibrar depois do eixo dianteiro, a sua reacção pode ser endurecida para evitar folgas. Estes dois factores por vezes entram em conflito (principalmente em veículos com tracção dianteira), e a disposição da suspensão deve ser sempre adaptada de acordo com o tipo de pista, logo é difícil encontrar configurações "ideais". Por isso, tentem uma solução de compromisso usando a seguinte fórmula: endureçam as molas o mais possível para limitar o efeito das transferências de massa, e mantenham a carroçaria equilibrada, tornando as molas traseiras mais duras, levando em conta a posição do motor. Resumindo, se o vosso motor é à frente, precisam das molas dianteiras duras (mas não mais do que as traseiras); com motor traseiro, molas traseiras duras, muito mais do que a suspensão dianteira. Cuidado com os extremos. Molas dianteiras duras demais fazem o carro subvirar à entrada das curvas (ver pág. 36), e uma suspensão traseira demasiado dura resulta em sobreviragens (ver pág. 34). Felizmente, há mais configurações disponíveis para compensar estes efeitos – sobretudo barras estabilizadoras. Mas já lá vamos.*



Altura ao solo – Tentem sempre ajustar a altura do carro ao nível mais baixo permitido pela pista e pelas configurações da suspensão (embora para um rali em terra a elevação deva ser maior com as suspensões mais moles). Se o vosso carro tem uma asa traseira, levem em conta a pressão aerodinâmica – que pode empurrar o carro para baixo a ponto de raspar no chão. Muitas vezes só encontrarão a melhor configuração para uma dada situação depois de fazerem treinos em pista.

Dica

Acertar a altura permite determinar o "equilíbrio do carro". Corrigir a altura pode ajudar a compensar a tendência de a frente se erguer em aceleração nas rectas e depois de travar para uma curva, quando as forças aerodinâmicas fazem a frente do carro elevar-se ligeiramente. Para contrariar este efeito, definam uma altura da frente mais baixa do que a da traseira. Esta configuração produz um amortecedor de solo criando um efeito de sucção por baixo do carro, mas reduz a velocidade máxima.

Amortecedor – Exclusivo da suspensão Sports, envolve configurações simétricas de amortecimento de compressão e extensão. Por mais úteis que sejam os amortecedores, se forem duros em excesso reduzem a velocidade máxima e poderão afectar a força de condução. Para optimizar os resultados, tentem encontrar um equilíbrio entre a dureza da suspensão, a altura e os amortecedores. Evitem molas duras com uma altura baixa e amortecedores moles.

Explicação Técnica

As molas da suspensão resistem à compressão produzindo um esforço em proporção ao seu deslocamento para "absorver" as irregularidades da pista. Por outro lado, um amortecedor opõe-se à variação de deslocamento produzindo uma resistência em proporção à velocidade deste deslocamento, o que impede que as molas ressaltem constantemente. Sem um amortecedor, uma mola continuaria a oscilar na sua posição neutra depois de um deslocamento. O amortecedor facilita o deslocamento da mola, mas opõe-se a uma extensão ou compressão demasiado rápidas de acordo com a configuração. É por isso que endurecer os amortecedores restringe a compressão da suspensão quando é sujeita a um choque, mas permite movimentos suaves como transferências de massa.

Amortecedor (Compressão) – Esta configuração diz apenas respeito ao choque de compressão do amortecedor (com valores entre 1 e 10 para a frente e traseira). Uma configuração dura impede que um impacto provoque trepidação. Não se esqueçam

de acertar a suspensão conforme for melhor adoptar uma compressão mais alta na frente do que atrás.

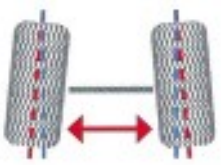
Aviso
Se optarem por uma suspensão dura, seleccionem um incremento menor na frente do que na traseira (por exemplo, 7 na frente e 8 na traseira).

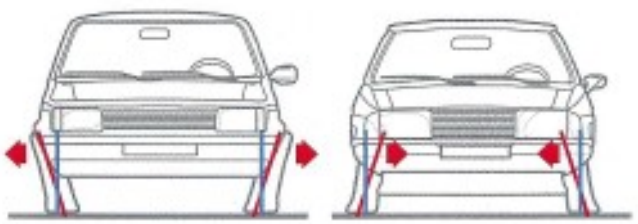
Amortecedor (Extensão) – É essencial que esta configuração seja coordenada com a anterior. Regra geral, para evitar enfraquecer a força de torção, devem colocar a extensão mais baixa do que a compressão. Isto impede um regresso rápido à posição neutra da mola repectiva. Tentem não endurecer demais esta configuração, porque isso pode resultar em perdas frequentes de contacto entre os pneus e o solo.

Aviso
Se pretendem maior força de torção na traseira e melhor viragem à frente, ajustem a configuração traseira dois valores mais altos do que a dianteira (por exemplo, 4 na frente e 6 atrás).

Exemplo
Para resolver o problema provocado pelos saltos (como os que encontram no circuito de Seattle), têm de fazer uma aterragem suave e resistir ao ressalto que seria permitido por uma suspensão mal configurada. Para isso, tentem adoptar uma extensão do amortecedor alta e uma compressão baixa (sem cair em extremos). Assim irão notar que os saltos deixam de provocar perdas de controlo.

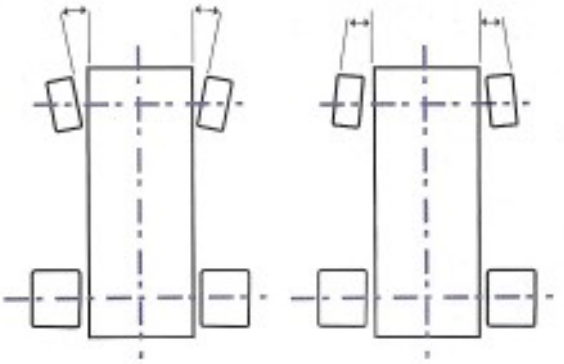
Ângulo do camber – Este ângulo é expresso em graus, e pode ser neutro (topo e fundo de um jogo de pneus paralelos), negativo (topo da roda aponta para o interior do carro, fundo aponta para fora) ou positivo (o topo da roda aponta para fora, o fundo para dentro). Se ajustarem o ângulo para um valor negativo, que é a vossa única hipótese em *GT4*, melhorará o contacto entre o pneu e o solo nas curvas, aumentando a tracção, mas em detrimento da estabilidade e da performance em recta. Evitem ângulos desnecessariamente altos, porque podem reduzir a eficácia dos travões e prejudicar a condução a alta velocidade.





Aviso
Sempre que necessário, adoptem um ângulo de 2° à frente e cerca de 1° atrás (não excedam 2,5 a 3° à frente e 1,5 a 2° atrás). Se querem atingir uma velocidade mais alta em recta, escolham um ângulo zero à frente e atrás.

Convergência das rodas – Entre -4 e +4°, é o ângulo longitudinal das duas rodas no mesmo eixo.

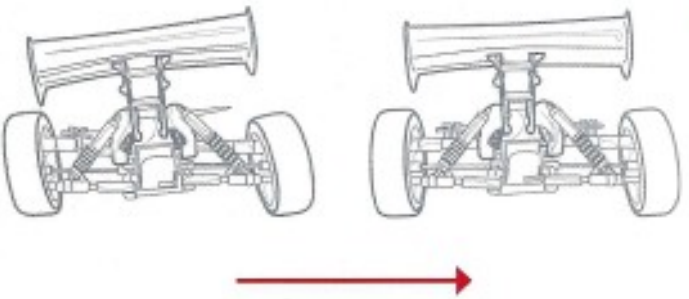


Para fora (ângulo positivo) *Para dentro (ângulo negativo)*

As rodas de um eixo podem ser ajustadas para fora (a frente virada para fora do carro) ou para dentro (a frente virada para dentro). Isto influencia a estabilidade e a capacidade de curvar.

Aviso
Num carro com tracção dianteira devem manter um ângulo de 0 (nem para dentro nem para fora) na frente e na traseira do carro. Num potente carro de tracção traseira, uma ligeira inclinação para fora atrás (+1°) e para dentro à frente (-1°) ajuda-vos a entrar nas curvas sem uma perda significativa de velocidade e estabilidade. Usem estas opções com moderação. Só as pistas de neve justificam valores altos.

Barra estabilizadora – Este componente indispensável é ajustável entre 1 e 7 para a frente e para a traseira. Como o próprio nome sugere, a barra estabilizadora ajuda a combater os capotamentos, frutos da pressão lateral a que os carros estão sujeitos. Quanto mais alto for o seu valor, mais rígida a barra estabilizadora será.



Aviso
Num carro de tracção dianteira, com tendência a subvirar (ver pág. 36), não escolham um valor demasiado alto, senão terão dificuldade em curvar; comecem com um valor alto moderado como 6 e reduzam gradualmente até encontrarem um equilíbrio (normalmente no 4). Num carro de tracção traseira, levem em conta a posição do motor e endureçam a barra estabilizadora no eixo traseiro até ao valor mais alto, caso contrário aumentam a tendência do carro para sobrevirar (ver pág. 34). Comecem em 7 e reduzam o valor até estarem confortáveis. Ajudas de condução como o TCS ajudam-vos a manter o controlo de carros potentes com tracção traseira.

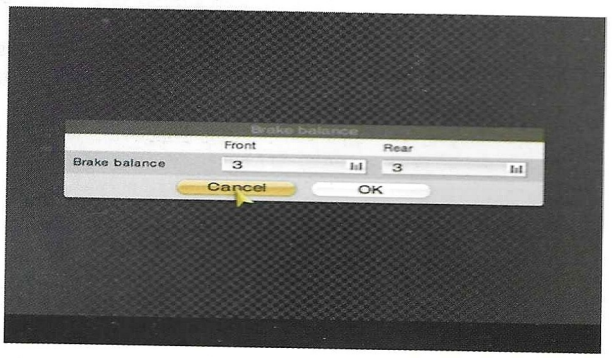
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Brake Controller (Ajuste de Travões)

Modificação	*Brake Controller*
Localização	*Menu Brakes das lojas de* tuning
Custo Médio	*10.300*
Resultado	*Ajusta a distribuição da travagem entre a frente e a traseira*

Este componente permite-vos ajustar a intensidade das travagens e a sua distribuição entre os eixos dianteiro e traseiro.

Para ajustar esta configuração, vão ao menu Settings e seleccionem o ícone à direita da tabela de ajuste de travões. Seleccionem um valor entre 1 e 24 para os eixos dianteiro e traseiro. Quanto mais alto for o valor, mais intensificam o poder de travagem no eixo respectivo.



Dicas

Ajustem esta configuração de acordo com o piso e comportamento do carro.

- Numa pista de asfalto, vale a pena aumentar bastante o valor para os travõees dianteiros. No entanto, reduzam o valor para os traseiros de modo a evitar suspresas desagradáveis como piões ou rodas bloqueadas. Um exemplo realista será cerca de 20 para a frente e 15 para trás.

- Numa pista escorregadia (terra, chuva ou neve), se quiserem que os travões se comportem como um travão de mão, podem escolher as configurações opostas, como aumentar na traseira. Devem evitar travar se não estiverem totalmente a direito. Como sempre, podem gradualmente ir refinando as opções através de testes.

Engine Balancing (Equilíbrio do Motor)

Modificação	*Engine Balancing*
Localização	*Menu Engine das lojas de* tuning
Custo Médio	*11.000*
Resultado	*Aumento de potência de +3%*

Proporciona um ligeiro aumento de potência equilibrando as peças do motor. Esta modificação é definitiva e não pode ser ajustada, instalada ou removida no menu Settings.

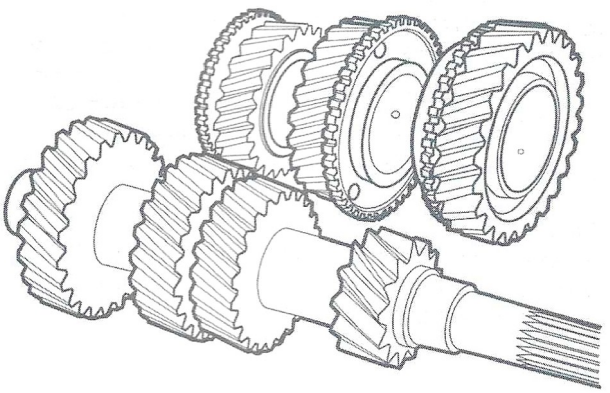
Displacement (Cilindrada)

Modificação	*Displacement*
Localização	*Menu Engine das lojas de* tuning
Custo Médio	*8.500*
Resultado	*Aumento de potência de +4%*

Aumenta a potência e o binário subindo a capacidade. Esta modificação é definitiva e não pode ser ajustada, instalada ou removida no menu Settings.

Installing a Transmission (Montar uma Transmissão)

Modificação	*Installing a transmission*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de* tuning
Custo Médio	*Close = 5.600* *Super-close = 5.600* *Customisable = 10.200*
Resultado	*Diminui as relações de caixa, adiciona uma mudança e/ou transmissão ajustável*



Mudanças Close: relações de caixa curtas que evitam grandes quedas de rotações ou atrasos entre mudanças. Não há configurações disponíveis para este equipamento.

Mudanças Super-close: uma transmissão com relações de caixa ainda mais curtas e uma mudança adicional (uma transmissão de cinco velocidades fica com seis). Não há configurações disponíveis para este equipamento.

Transmissão / Totalmente personalizável: tem o mesmo número de mudanças que o modelo anterior, com o bónus de ser ajustável, permitindo afinar as mudanças, incluindo a adicional.

No menu Settings seleccionem a transmissão que gostariam de usar. Se optarem pela personalizável, podem ajustá-la ao vosso gosto através do ícone habitual. As configurações disponíveis são muito importantes para adaptar as relações de caixa do vosso carro de acordo com a pista e as forças aerodinâmicas, principalmente depois de alterarem as configurações da pressão, por exemplo. Comecem por consultar o valor original da tabela "auto settings". Se os alterarem, o gráfico das relações de caixa muda. O eixo vertical do gráfico indica as RPM, e o horizontal representa a velocidade. Quanto mais alto for o valor da

configuração automática, mais a vossa transmissão explorará o espectro de rotações do motor, ou seja, poderão acelerar e desacelerar mais em cada mudança. Uma configuração automática mais alta aumenta as velocidades máximas e uma baixa favorece a aceleração. Evitem sempre extremos: uma transmissão demasiado longa poderá impedir-vos de tirar partido de todas as mudanças (o que prejudica a performance de um motor turbo), e uma demasiado curta limita a velocidade máxima.

Há uma forma fácil de ajustar a transmissão para ir de encontro às exigências de cada circuito: só devem atingir as rotações máximas na mudança mais alta no fim da recta mais longa da pista. Se lá chegarem antes, não estão a aproveitar a velocidade máxima e devem alargar os valores da transmissão; se não conseguirem atingir, não estão a usar a extensão total das rotações do vosso motor e devem encurtar a transmissão. Ajustem a configuração automática em 1 valor até encontrarem a melhor. Finalmente podem ajustar as relações de caixa da transmissão individualmente, se precisarem de afinar uma mudança em particular. Podem voltar aos valores predefinidos a qualquer altura.

Nota

Ajustar o valor da mudança mais alta afecta a curva de cada relação de caixa. Claro que nada vos impede de voltar a definir os valores da configuração automática.

Installing a flywheel (Montar um volante de motor)

Modificação	*Installing a flywheel*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de* tuning
Custo Médio	*Sports = 430* *Semi-racing = 550* *Racing = 1000*
Resultado	*Melhora a resposta do motor*

Volante de motor Sports (desportivo): este volante de motor leve facilita uma resposta mais rápida do motor reduzindo a inércia da massa na cambota.

Volante de motor Semi-racing (semicompetição): feito de aço de crómio-molibdénio, funciona da mesma forma que o anterior, com uma redução de peso adicional para uma resposta ainda mais pronta do motor.

Volante de motor Racing (competição): o melhor para motores com *tuning*. Compatível com uma transmissão personalizável e embraiagem tripla.

Equipem o vosso motor com o volante de motor que preferirem no menu Settings. Não há ajustes disponíveis para qualquer dos três modelos.

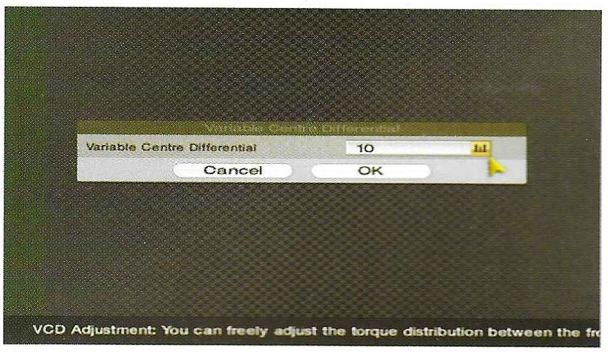
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

MODIFICAÇÕES COMPLEXAS

VCD Controller (Diferencial central variável)

Modificação	*VCD Controller*
Localização	*Menu Other das lojas de* tuning
Custo Médio	*10.500*
Resultado	*Ajusta a distribuição do binário dianteiro/traseiro nos veículos de tracção às quatro rodas*

O VCD, ou diferencial central variável (também conhecido como "Torsen"), distribui o binário entre os eixos dianteiro e traseiro em veículos de tracção às quatro rodas. Montar um VCD permite-vos ajustar com precisão esta distribuição.



Com um VCD podem ajustar o binário distribuído ao eixo dianteiro no menu Settings numa escala de 10% a 50%. O binário do eixo traseiro é automaticamente ajustado. De seguida mostramos os dois extremos da escala:

10 ➔ Atribui 10% de binário ao eixo dianteiro e 90% ao traseiro. O comportamento do carro torna-se semelhante a um com tracção traseira.

50 ➔ Atribui 50% de binário ao eixo dianteiro e 50% ao traseiro. Neste caso o binário é atribuído de igual forma a todos os carros com tracção às quatro rodas.

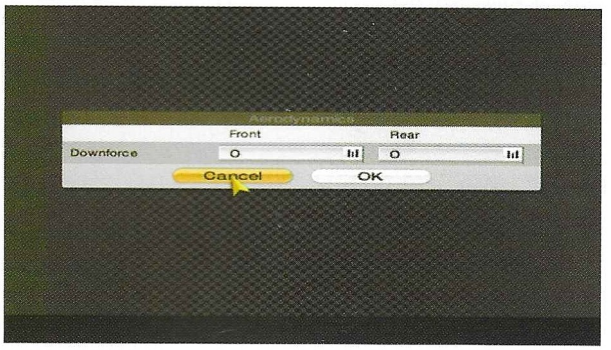
Aviso
Em pista, muitas vezes é preferível adoptar um valor de 20% a 30% para o eixo traseiro de modo a evitar tendências para subviragem. Em terra ou gelo, podem mudar este valor à vontade de acordo com o vosso estilo e preferências.

Fitting a rear wing (Montar uma asa traseira)

Modificação	*Fitting a rear wing*
Localização	*Loja de manutenção GT Auto*
Custo Médio	*1.200*
Resultado	*Melhora a condução*

Para montar uma asa traseira, vão à GT Auto no World Map e percorram a vasta selecção de modelos até encontrarem a asa que melhor se adeqúa ao vosso carro. Esta modificação não está disponível para certos carros (como *pick-ups*). Claro que ao montarem uma asa traseira removem a anterior, se já tiverem uma. Se quiserem voltar a montá-la mais tarde, só precisam de pagar a mão-de-obra.

Depois de montarem uma asa traseira no vosso carro, vão ao menu Settings. O menu Downforce permite-vos ajustar a força aerodinâmica na frente e na traseira do carro. Quanto mais alto for o valor, maior será a força aerodinâmica nessa parte do carro. Regra geral, melhora a condução usando a velocidade do carro. Os acessórios de aerodinâmica funcionam como as asas de um avião, mas encaixados ao contrário! O objectivo é impedir que o carro se despiste a alta velocidade e aumentar a força compressora nas rodas em curva. Resumindo, quanto mais aumentam a elevação negativa do carro, mais aumenta a estabilidade, mas também diminui a velocidade máxima. Decidam de acordo com o circuito; se for sinuoso, escolham um valor alto, se for rápido, escolham um valor baixo. Devem escolher um valor mais alto para a traseira. Não confiem demasiado nesta configuração para corrigir problemas de sub ou sobreviragens.



Aviso
Existe uma clara interacção entre a configuração da pressão aerodinâmica e a da transmissão e do chassis. Um valor alto de pressão aerodinâmica tende a comprimir a suspensão do chassis; assim, as molas terão de ser capazes de suportar este peso excessivo sem que o carro raspe no solo. Além disso, a resistência da penetração pelo ar aumenta com a pressão; esta força horizontal age na asa traseira, comportando-se como um travão e reduzindo a velocidade do carro... é por isso que é tão importante ajustar a transmissão!

Em conclusão, lembrem-se que uma velocidade máxima alta deriva de ângulos das rodas zero, de pressão aerodinâmica mínima e valores de transmissão optimizados. No entanto, esta configuração prejudica a condução e a estabilidade nas curvas. Como sempre, convém encontrar um compromisso entre os valores tendo em conta as especificidades de cada circuito.

Ajudas de condução electrónicas

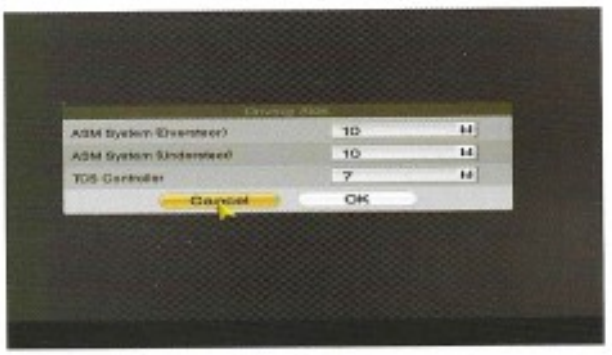
Modificação	*Setting driving aids*
Localização	*Menu Settings*
Custo Médio	*Grátis*
Resultado	*Combate a sub e sobreviragem e rodagem em falso*

Em *Gran Turismo 4*, os dois sistemas de ajudas de condução são gratuitos para todos os carros. Vão ao menu Settings se quiserem modificar os seus parâmetros.

ASM: ajuda a combater as sub e sobreviragens. Podem ajustar estes dois parâmetros numa escala entre 0 e 20.

TCS: evita que os pneus rodem em falso, melhorando os arranques e limitando as derrapagens nas acelerações em curva. Podem ajustar este componente numa escala de 0 a 10.

Para cada uma destas ajudas de condução, um valor de zero significa total desactivação e um valor máximo resulta num nível alto de assistência.



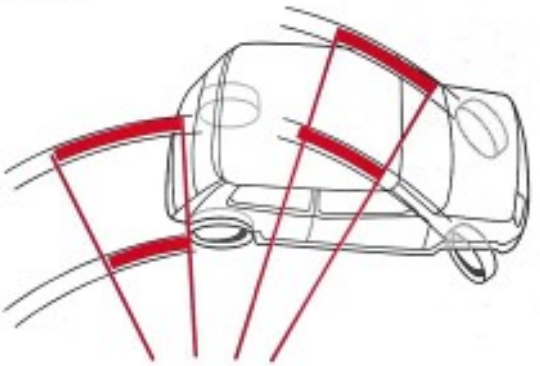
Aviso

As duas ajudas de condução estão activadas por predefinição. Podem gradualmente diminuir a ASM para carros de baixa potência. No entanto, terão dificuldades em controlar a potência excessiva de um protótipo ou de um modelo de competição sem a ajuda do TCS. Podem diminuir o TCS o mais possível e aprender a acelerar gradualmente e assim fazer tempos ainda mais rápidos.

LSD

Modificação	*LSD*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de tuning*
Custo Médio	*1-way = 4.250* *1.5-way = 4.250* *2-way = 4.250* *Variable = 6.300*
Resultado	*Melhora a condução e a travagem*

A abreviatura significa Limited-Slip Differential (diferencial autoblocante). O objectivo deste componente é simples: nas curvas, as rodas não giram à mesma velocidade, porque as de dentro rodam mais do que as de fora. Ou seja, a trajectória das rodas exteriores descreve um arco mais largo do que as interiores, o que significa que a sua velocidade angular é diferente... daí o termo diferencial. Em sistemas clássicos, o diferencial favorece uma diferença de velocidade sem limites, o que por vezes pode ser uma grande desvantagem, como quando um pneu levanta ou passa num piso escorregadio. Especificamente concebido para resolver este problema, o LSD é um dispositivo autoblocante, que oferece a possibilidade de alterar as diferenças de velocidade em cada roda.

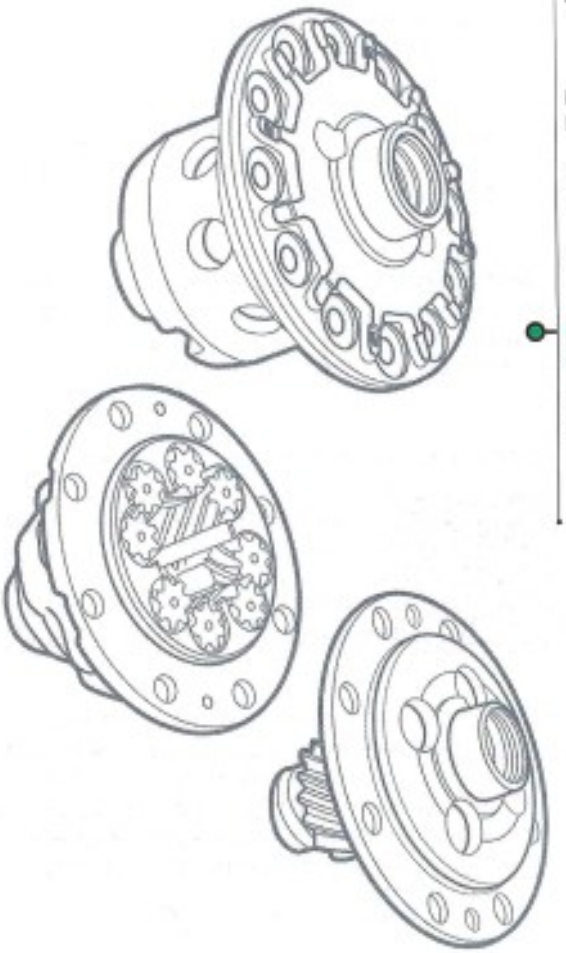


LSD 1-way: este modelo básico não-ajustável tem um factor de bloqueio de 40% e só actua em aceleração.

LSD 1.5-way: este modelo não-ajustável gere as derrapagens em aceleração como o anterior, mas em parte ajuda a manter a simetria das travagens com o motor em desaceleração.

LSD 2-way: este modelo não-ajustável gere derrapagens em aceleração e desaceleração com valores predefinidos.

LSD Variable: este modelo permite-vos ajustar o binário inicial e o factor de bloqueio em aceleração e desaceleração.



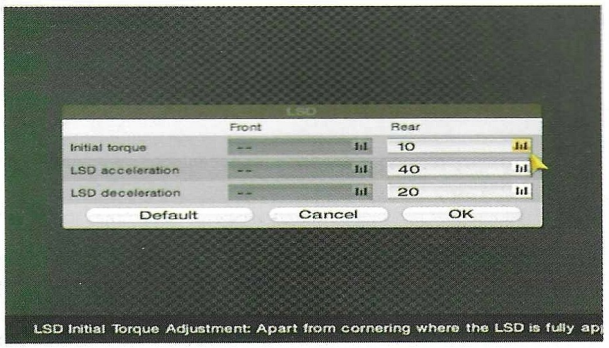
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO
MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Se comprarem o LSD variável, podem configurá-lo de acordo com a vossa preferência no menu Settings. Aqui têm três parâmetros para ajustar:

- Binário inicial: a escala varia entre 5 e 60. Quanto mais alto colocarem o valor, mais beneficiam da ajuda do LSD.

- Aceleração do LSD: quanto mais alto for este valor (também conhecido como "calibração da aceleração"), mais parecido com um kart será o comportamento do vosso carro, como se tivesse um diferencial praticamente bloqueado. Enquanto a tracção aumenta, a vossa capacidade de curvar diminui. A escala varia entre 5 e 60.

- Desaceleração do LSD: quanto mais alto for este valor (também conhecido como "calibração da desaceleração"), mais beneficiam da travagem com o motor, que irá reduzir as distâncias de travagem (principalmente se optarem por uma transmissão manual). Por outro lado, sofrerão de uma tendência para ir em frente na desaceleração. Mais uma vez, a escala varia entre 5 e 60.



LSD Initial Torque Adjustment: Apart from cornering where the LSD is fully ap

Dica de configuração

Se reduzirem o valor das ajudas de condução (ASM e TCS), terão um aumento ligeiro dos valores de LSD para manterem um melhor controlo dos carros mais potentes.

Dica de condução

Se escolheram valores altos de calibração, terão de fazer uma condução mais precisa nas curvas. De facto, se virarem o volante firmemente ao aproximarem-se de uma curva, aliviam o peso nas rodas de dentro, o que as fará acelerar. O binário máximo será então transferido para as rodas exteriores, o que vos permitirá atacar a curva. Quando fizerem uma curva grande no limite da tracção, tenham a coragem de manter a aceleração ou de a moderar, mas nunca tirem o pé de repente.

Conclusão sobre o LSD

Não é fácil aprender a funcionar com o LSD. Usar um LSD melhora a sensação de controlo sobre os carros mais potentes, mas esta vantagem é difícil de quantificar. Acima de tudo, será o vosso julgamento a decidir a utilidade deste equipamento. Nas corridas reais, é de importância vital. Em Gran Turismo 4, *os seus efeitos são consideravelmente moderados (e o número de configurações limitado) para o tornar mais acessível.*

Explicações técnicas para aficionados

Um diferencial clássico liga as duas rodas de um eixo e distribui o binário do motor entre as rodas direitas e esquerdas. O seu ponto fraco é o facto de permitir diferenças ilimitadas de velocidade entre as rodas. Com um equipamento standard, ter uma roda no ar num piso de baixa tracção faz com que todo o binário disponível seja transferido para essa roda, em detrimento da roda que está em contacto com o solo.

O princípio do diferencial autoblocante envolve a introdução de uma fricção interna que atribui o binário restante disponível à roda com menos tracção. O modelo mais comum usa discos de óleo. O valor da diferença máxima de velocidade tolerada por este tipo de diferencial é conhecida como "calibração".

O LSD, ou Diferencial Autoblocante, também oferece a possibilidade de alterar as diferenças de velocidade permitidas para cada pista.

Resumindo, se sentem que o vosso carro se recusa a virar à entrada de uma curva, devem investir num LSD, que vos ajudará a combater o problema. Ajustar o binário inicial do motor e bloquear os factores de aceleração e desaceleração permite-vos corrigir o comportamento que encontram quando desaceleram à entrada de uma curva e quando aceleram à saída.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO

MODIFICAÇÕES ESSENCIAIS
GRANDES MODIFICAÇÕES
MODIFICAÇÕES ÚTEIS
MODIFICAÇÕES COMPLEXAS
PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Configurações avançadas para aficionados

A eficácia de um LSD é determinada pelo seu "valor de bloqueio" ou "calibração". Nos seus cálculos aplica-se a seguinte fórmula:

T% = Valor de bloqueio em %
Md G = Valor de bloqueio da roda esquerda em nanómetros
Md D = Valor de bloqueio da roda direita em nanómetros

$$T\% = \frac{Md\ G - Md\ D}{Md\ G + Md\ G} \times 100$$

Esta fórmula explica como funciona a calibração: quanto mais baixo for o valor, menor é a diferença entre o binário distribuído pelas rodas. Seguem-se três exemplos em que uma roda tem mais tracção do que a outra. A roda com menos tracção (ou que roda mais) está indicada como a roda rápida, em oposição à roda com menos tracção, de nome roda lenta:

- *Exemplo com o T a 80%*
  A roda rápida transfere 10% do binário inicial (50 – 80/2 = 10%)

  A roda lenta transfere 90% do binário inicial (50 + 80/2 = 90%)

- *Exemplo com a calibração T a 40%*
  A roda rápida transfere 30% do binário inicial (50 – 40/2 = 30%)

  A roda lenta transfere 70% do binário inicial (50 + 40/2 = 70%)

- *Exemplo com a calibração T a 10%*
  A roda rápida transfere 45% do binário inicial (50 – 10/2 = 45%)

  A roda lenta transfere 55% do binário inicial (50 + 10/2 = 55%)

Em todos os casos, a roda com mais tracção transmite o binário mais alto. A acção do LSD tem um efeito estabilizador e influencia o controlo sobre o carro durante uma curva.

Pode ser difícil perceber que um valor baixo melhore a eficácia do sistema. Para vos permitir ajustar estes valores mais instintivamente em Gran Turismo 4, a ordem foi invertida. Isto poderá irritar os puristas, mas simplifica as configurações (e a teoria subjacente) para todos nós.

O exemplo seguinte deverá ajudar-vos a perceber a acção do LSD. Quando os vossos recursos vos permitam comprar um Gillet Vertigo (um carro potente de tracção traseira com cerca de 900 CV que também vem equipado com LSD), dêem uma volta no difícil circuito de Apricot Hill. Esta pista tem uma chicana complicada, duas curvas longas à esquerda e uma sucessão de rectas rápidas. Qualquer carro potente de tracção traseira servirá para este teste.

- *Façam algumas voltas com as configurações predefinidas Ajudas de condução: Sobreviragem ASM = 11; Subviragem ASM =11; TCS = 6*

  LSD: binário inicial = 10; Aceleração = 40; Desaceleração = 20

  Deverão conseguir obter facilmente um tempo recorde por volta de 1:08:000.

- *Agora desactivem as ajudas de condução colocando o valor de TCS e ASM para 0.*

  Ajustem os três valores das configurações de LSD para o mínimo – sugerimos 5.

  Agora tentem apanhar o vosso ghost. Depressa perceberão porque o TCS e o ASM são aliados tão preciosos.

- *Agora ajustem as configurações de LSD como segue, sem TCS ou ASM:*

  Binário inicial = 40 a 50; Aceleração = 50 a 55; Desaceleração = 20 a 30

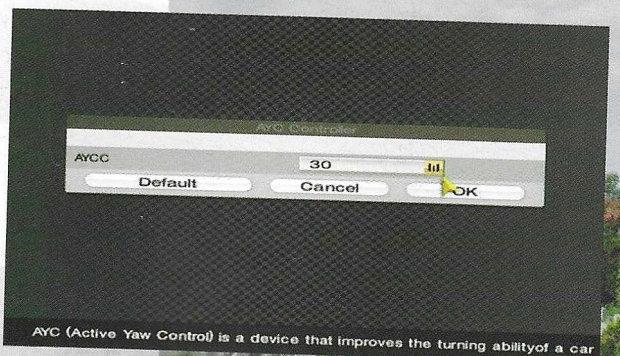
  Voltem à pista, fiquem atentos e sigam o vosso ghost. Irão reparar que o "selvagem" Vertigo está agora um pouco mais fácil de domar.

AYC LSD

Modificação	*AYC LSD*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de* tuning
Custo Médio	*8.000*
Resultado	*Corrige a rotação lateral excessiva*

Disponível apenas em alguns carros, esta ajuda de condução electrónica reduz a rotação lateral excessiva e perda de controlo.

Alterando o valor de AYC LSD, podem ajustar a intensidade do controlo activo da rotação lateral (entre 30 e 130.) Esta ajuda aumenta a estabilidade do carro depois de uma mudança de direcção.



Dica

Não escolham valores muito altos em pistas sinuosas de terra como o Grand Canyon. Um controlo da rotação lateral demasiado alto só provocará mais inércia para combater em rápidas mudanças de direcção, e pode resultar numa condução lenta.

PEQUENAS MODIFICAÇÕES

Carbon driveshaft (Veio de transmissão de carbono)

Modificação	*Carbon driveshaft*
Localização	*Menu Drivetrain das lojas de* tuning
Custo Médio	*3.000*
Resultado	*Resposta do motor mais rápida*

Instalar uma transmissão de carbono limita a inércia do carro, melhorando a sua performance. Este equipamento não é compatível com carros em que o motor está perto do eixo modificado, por isso é indicado para carros FR ou 4x4.

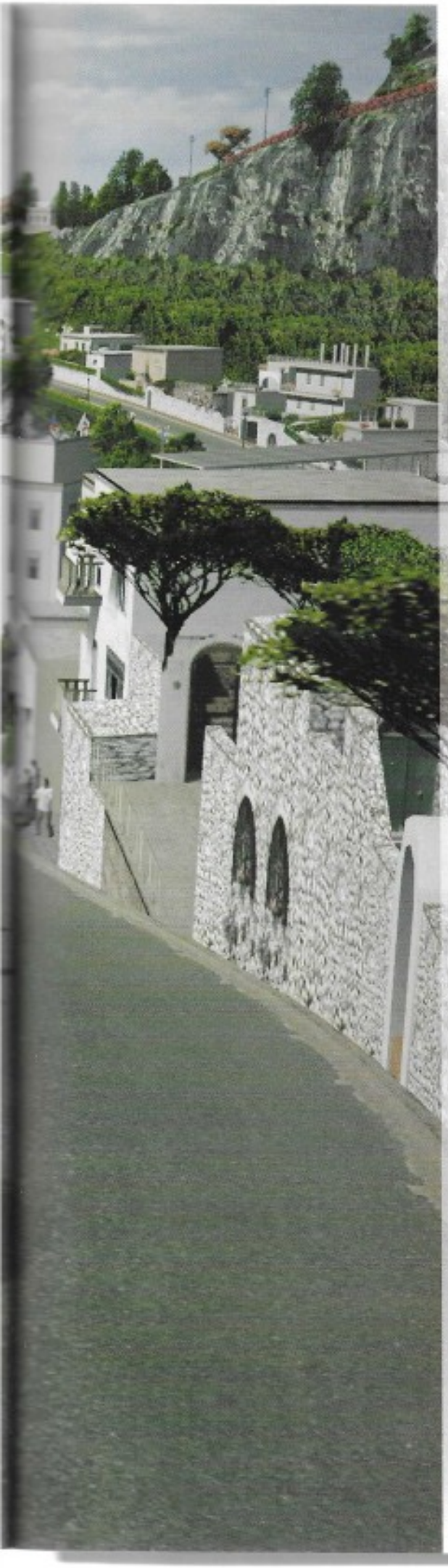
O menu Settings permite-vos instalar ou remover a transmissão de carbono, mas não tem mais opções.

Increase Rigidity (Aumentar a rigidez)

Modificação	*Increase Rigidity*
Localização	*Menu Other das lojas de* tuning
Custo Médio	*30.000*
Resultado	*Melhora a performance do chassis*

Aumentar a rigidez do chassis protege o vosso carro de efeitos progressivos de torção que os carros sofrem normalmente com as travagens e curvas. Esta modificação permite-vos tirar mais partido da suspensão, logo, beneficiar de uma melhor performance do chassis. No entanto, lembrem-se que pode levar a uma ligeira tendência para subviragens.

Este processo é definitivo e não pode ser ajustado, removido ou instalado no menu Settings.



Body Rigidity Refresher Plan (Rigidez da carroçaria)

Modificação	*Body Rigidity Refresher Plan*
Localização	*Menu Other das lojas de* tuning
Custo Médio	*50.000*
Resultado	*O chassis volta ao seu estado original*

Com o tempo, a combinação de forças exercidas no carro tende a deformar o chassis: as constantes travagens, acelerações e viragens sujeitam o carro a torção que poderá prejudicar o seu comportamento. O Body Rigidity Refresher Plan restaura o chassis ao seu estado original (mesmo que tenham aumentado a sua rigidez). Esta modificação é particularmente útil em carros que contam já com uma alta quilometragem.

O Body Rigidity Refresher Plan é único e não pode ser ajustado, instalado ou removido no menu Settings.

Weight Balance (Equilíbrio de peso)

Modificação	*Weight balance*
Localização	*Menu Settings*
Custo Médio	*Grátis*
Resultado	*Permite adicionar lastro ou reequilibrar o carro*

É um ajuste simples disponível no menu Settings.

Peso do lastro: esta opção permite-vos colocar um lastro no carro com um peso entre 0 e 200 Kg.

Equilíbrio Frente/Traseira: esta função permite-vos mudar a distribuição de peso do carro (entre -50 e +50). Usem-na para ajustar o centro de gravidade do carro e dar-lhe maior equilíbrio. Um exemplo de utilização desta característica seria adicionar um pouco de peso na frente se o carro tiver tendência para sobrevirar.

Nota
É possível usar esta configuração para participar em corrida com um handicap de peso, embora seja só para pilotos experientes!

SUMÁRIO

Esta tabela é um resumo de todas as modificações disponíveis no jogo. Para facilitar a navegação, estas são apresentadas por ordem da localização em que podem ser encontradas. Se querem melhorar o método de preparação dos carros, sigam o código de cor usado na tabela: assim ficam com uma ordem simples de prioridade para executar as modificações mais importantes.

Modificação Essencial	*Influência essencial na performance*
Grande Modificação	*Grande influência na performance*
Modificação Útil	*Influência significativa na performance*
Modificação Complexa	*Tem influência, mas exige ajustes*
Pequena Modificação	*Influência ligeira na performance*

Na tabela, os valores da coluna "Custo Médio" são indicativos: o custo exacto de cada modificação varia de acordo com o fabricante. Aumentos de potência (expressos em percentagem da potência inicial) também podem variar ligeiramente de carro para carro: os valores indicados são uma média obtida com vários modelos. Nem todas as modificações são possíveis em todos os carros. Existem algumas restrições:

- Os vários itens do turbo são incompatíveis com alguns carros. E nem todos os carros aceitam todos os níveis de turbo; o compressor volumétrico só pode ser instalado em alguns carros (principalmente V8 americanos).
- A modificação de deslocamento só é possível em alguns carros.
- O controlo activo de rotação lateral (AYC LSD) só funciona em modelos específicos (como o Mitsubishi Lancer).
- Só carros 4x4 aceitam um diferencial central variável.
- Os pneus Standard não podem ser montados em todos os modelos.

Localização	Modificação	Custo Médio	Resultado	Pág.
Menu Exhaust das lojas de tuning	Sports exhaust/air	1.550	Potência +2%	73
Menu Exhaust das lojas de tuning	Semi-racing exhaust/air	2.850	Potência +4%	73
Menu Exhaust das lojas de tuning	Racing exhaust/air	4.600	Potência +5%	73
Menu Brakes das lojas de tuning	Racing brakes kit	4.600	Reduz a distância de travagem	73
Menu Brakes das lojas de tuning	Brake controller	10.300	Distribui a travagem entre a frente e a traseira	78
Menu Engine das lojas de tuning	Stage 1 NA tuning	4.700	Potência +10 a +15%	70
Menu Engine das lojas de tuning	Stage 2 NA tuning	12.000	Potência +20 a +35%	70
Menu Engine das lojas de tuning	Stage 3 NA tuning	70.000	Potência +30 a +55%	70
Menu Engine das lojas de tuning	Port polish	5.250	Potência +3%	74
Menu Engine das lojas de tuning	Engine balance	11.000	Potência +3%	78
Menu Engine das lojas de tuning	Displacement	8.500	Potência +4%	78
Menu Engine das lojas de tuning	Racing chip	1.250	Potência +4%	69
Menu Engine das lojas de tuning	NOS	5.000	Boost	74
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Close gearing	5.600	Gama de mudanças curta	78
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Super-close gearing	5.600	Gama de mudanças muito curta; adiciona uma mudança	78
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Transmission/Fully customisable	10.200	Transmissão ajustável; adiciona uma mudança	78
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Large single clutch	1.600	Engrenagem de mudanças mais precisa	74
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Twin clutch	2.600	Engrenagem de mudanças mais rápida	74
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Triple clutch	4.600	Engrenagem de mudanças ainda mais rápida	74
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Sports flywheel	430	Melhor resposta do motor	79
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Semi-racing flywheel	550	Resposta do motor mais rápida	79
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Racing flywheel	1.000	Resposta do motor ainda mais rápida	79
Menu Drivetrain das lojas de tuning	1-way LSD	4.250	Melhora a tracção	81
Menu Drivetrain das lojas de tuning	1.5-way LSD	4.250	Melhora a tracção e a estabilidade em travagem	81
Menu Drivetrain das lojas de tuning	2-way LSD	4.250	Melhora ainda mais a tracção e a estabilidade em travagem	81
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Variable LSD	6.300	LSD ajustável	81
Menu Drivetrain das lojas de tuning	AYC LSD	8.000	Corrige a rotação lateral excessiva	84
Menu Drivetrain das lojas de tuning	Carbon driveshaft	3.000	Resposta do motor mais precisa	84
Menu Turbo das lojas de tuning	Stage 1 turbine kit	4.600	Potência +10 a +30%	70
Menu Turbo das lojas de tuning	Stage 2 turbine kit	13.000	Potência +20 a +30%	70
Menu Turbo das lojas de tuning	Stage 3 turbine kit	41.000	Potência +30 a +55%	70

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TEMPO E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO

Localização	Modificação	Custo Médio	Resultado	Pág.
Menu Turbo das lojas de tuning	Mega 4 turbine kit	85.000	Potência +50 a +90%	70
Menu Turbo das lojas de tuning	Sports turbo kit	1.800	Potência +4%	71
Menu Turbo das lojas de tuning	Large racing intercooler	3.000	Potência +6%	71
Menu Turbo menu das lojas de tuning	Supercharger	13.000	Potência +50%	71
Menu Suspension das lojas de tuning	Sports suspension kit	3.100	Suspensão mais dura e parcialmente ajustável	75
Menu Suspension das lojas de tuning	Semi-racing suspension kit	7.200	Suspensão mais dura com mais opções de ajuste	75
Menu Suspension das lojas de tuning	Fully customizable suspension	16.000	Suspensão totalmente ajustável	75
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus N1	-	Economy	-
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus N2	-	Comfort	-
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus N3	-	Road	-
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus S1	5.100	Sports/Hard	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus S2	6.000	Sports/Medium	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus S3	6.800	Sports/Soft	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus R1	8.400	Racing/Super Hard	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus R2	10.500	Racing/Hard	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus R3	22.500	Racing/Medium	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus R4	35.000	Racing/Soft	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus R5	47.500	Racing/Super Soft	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus DirT	22.500	Pneus para conduzir em terra	72
Menu Tyres das lojas de tuning	Pneus Snow	22.500	Pneus para conduzir em neve e gelo	72
Menu Other das lojas de tuning	4WD controller	10.500	Distribuição do binário entre frente/traseiro em 4x4	80
Menu Other das lojas de tuning	Weight reduction stage 1	1.100	Ligeira redução de peso	70
Menu Other das lojas de tuning	Weight reduction stage 2	5.300	Redução de peso moderada	70
Menu Other das lojas de tuning	Weight reduction stage 3	21.000	Grande redução de peso	70
Menu Other das lojas de tuning	Increase rigidity	30.000	Melhora a performance do chassis	84
Menu Other das lojas de tuning	Body rigidity refresher plan	50.000	Renova o chassis	84
GT Auto	Wing	1.200	Pressão aerodinâmica traseira e dianteira	80
GT Auto	Oil change	50	Potência +5% (temporário)	71
Menu Settings	Driving aids settings	Grátis	Corrige o sobre e subviragem e a rodagem em falso	81
Menu Settings	Weight balance settings	Grátis	Lastros ou reequilibra o carro	85

Um exemplo completo de preparação

Para vos ajudar a imaginar uma preparação completa de um carro, mostramos à direita um exemplo prático efectuado em condições normais de jogo. Modificámos um MGF 97 MR para o circuito Mid Field A, porque é um modelo fácil de comprar e compatível com motores aspirados e turbo. A posição do motor a meio resulta numa tendência para atacar as curvas e para sobrevirar (ver página 34) à entrada: o objectivo da preparação é reduzir este problema sem descurar o facto de o circuito escolhido incluir uma subida que puxa os motores de binário baixo até ao limite.

Especificações originais:	*146 BHP para 1070 kg*
Pneus iniciais:	*Sports/Medium (S2)*
Tempo/volta referência:	*01:36.000*
Velocidade máxima:	*116 mph*

Como podem ver, a preparação reduz o tempo de 01:36.000 para 01:14.700. A melhoria de 21,3 segundos representa um aumento de 28,5 % na performance. Não contámos o tempo de 01:09.090 obtido com NOS, porque este equipamento é usado esporadicamente.

Usar um motor de baixa capacidade neste tipo de pista mostra que uma preparação optimizada com motor aspirado, embora menos potente do que um turbo de nível 3, dá uma aceleração mais precisa com um binário e uma capacidade de curvas superiores. Os tempos por volta com as suas configurações são parecidos.

Em conclusão, lembrem-se que a preparação técnica não é uma ciência exacta. O potencial resultado depende sobretudo da vossa contribuição pessoal: só se fizerem o esforço de adaptar os carros ao vosso estilo de condução e aos circuitos em que correm atingirão performances satisfatórias.

Preparação	*Potência em BHP*	*Tempo*	*Velocidade máxima em mph*
Oil change	*153*	*01:35.500*	*117*
Sports exhaust/air filter	*156*	*01:33.700*	*118*
Semi-racing exhaust/air filter	*159*	*01:32.800*	*120*
Racing exhaust/air filter	*161*	*01:32.200*	*121*
Racing brakes kit	*161*	*01:32.000*	*121*
Brake controller (20/18)	*161*	*01:31.200*	*121*
Close gearing	*161*	*01:31.000*	*122*
Super-close gearing	*161*	*01:30.700*	*123*
Customisable gearing (final 9)	*161*	*01:30.400*	*124*
+ Triple clutch			
+ Racing flywheel			
1-way LSD	*161*	*01:30.300*	*124*
1.5-way LSD	*161*	*01:30.300*	*124*
2-way LSD	*161*	*01:30.200*	*124*
Variable LSD (predefinido)	*161*	*01:30.010*	*124*
Pneus Sports (S3)	*161*	*01:29.400*	*124*
Pneus Racing (R5)	*161*	*01:28.400*	*124*
Stage 3 NA tuning			
+Port polish			
+Engine balancing			
+Racing chip	*273*	*01:18.600*	*144*
NOS (50%)	*273 +*	*01:14.300*	*167*
Weight reduction: stage 3	*273*	*01:15.720*	*147*
NOS (50%)	*273 +*	*01:11.160*	*173*
Sports suspension	*273*	*01:15.160*	*173*
Configurações:			
Ride height = 116/116			
Damper = 8/8			
Camber angle = 2/1.2			
NOS (50%)	*273 +*	*01:11.116*	*173*
Semi-racing suspension	*273*	*01:15.000*	*150*
Configurações:			
Spring Rate = 4.7/5.2			
Ride height = 108/115			
Damper = 9/9			
Camber angle = 2.2/1.2			
NOS (50%)	*273 +*	*01:10.040*	*174*
Racing suspension	*273*	*01:14.700*	*151*
Configurações:			
Spring Rate = 15/16			
Ride height = 92/100			
Damper (Compressão) = 9/9			
Damper (Extensão) = 7/7			
Camber angle = 2.2/1.5			
Toe angle = 0/-1			
Stabiliser = 6/7			
NOS (50%)	*273+*	*01:09.090*	*175*
Stage 3 turbine kit	*335*	*01:14.900*	*152*
NOS (50%)	*335+*	*01:09.500*	*175*
Wing			
Downforce = 15/20	*335*	*01:15.000*	*149*

DICAS DE CONFIGURAÇÃO

A tabela seguinte contém dicas sobre configurações para cada tipo de circuito. Estas recomendações gerais dizem respeito principalmente à suspensão, forças aerodinâmicas e à relação de caixa final. Assim, tentem equipar o vosso carro com uma suspensão personalizável (ver pág. 75), uma asa (pág. 80) e uma transmissão personalizável para tirarem o máximo partido dos nossos conselhos.

Os circuitos do jogo estão classificados em cinco categorias principais, e as nossas dicas aplicam-se a todos de um dado grupo. Na prática, as sugestões tornam-se ainda mais úteis se as alterarem de acordo com as vossas preferências, tendo em conta as características do carro e o vosso estilo de condução.

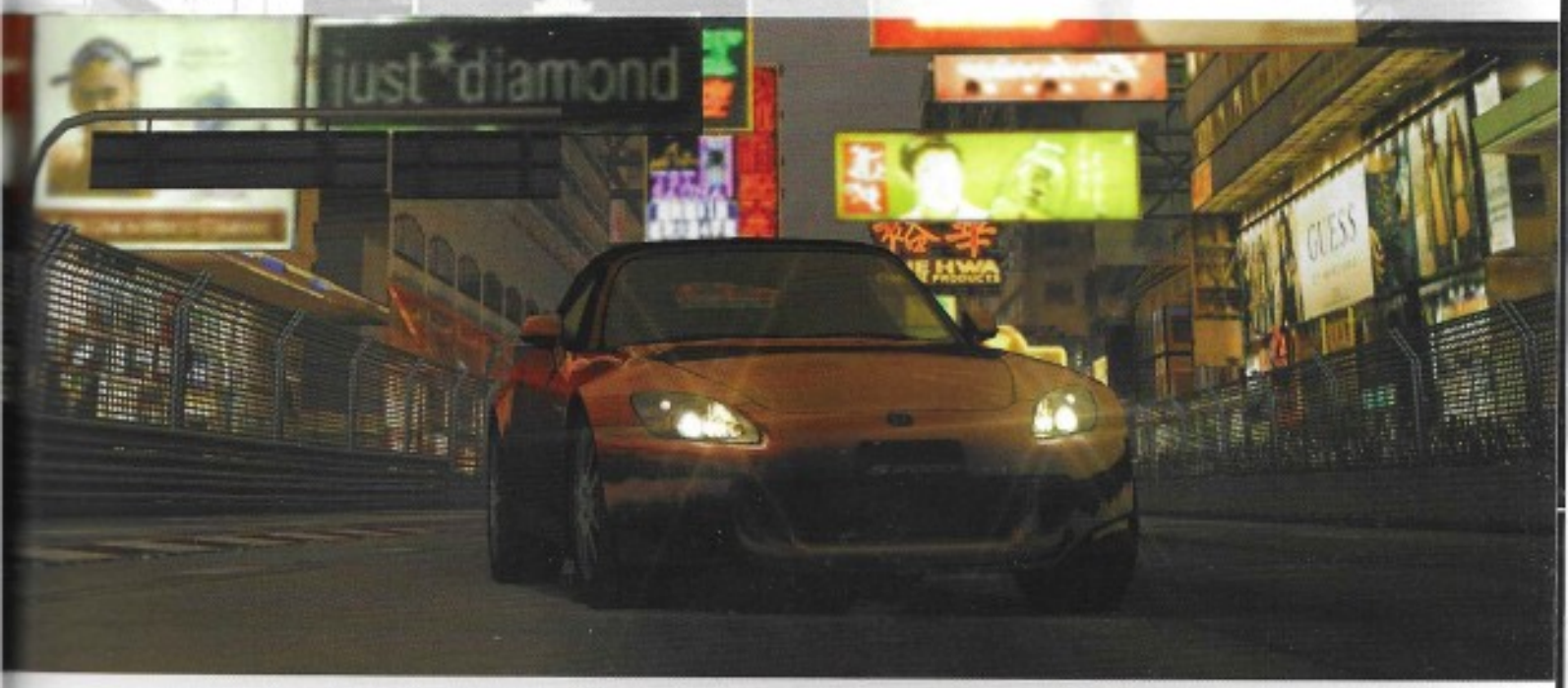
Há duas abordagens possíveis para tirar o máximo partido desta tabela:

- *Preparem o vosso carro especificamente para um tipo de circuito (por exemplo, circuitos "simple") aplicando as recomendações relevantes, depois penetrem em corridas em pistas diferentes dessa categoria. Isto irá permitir-vos participar em provas sucessivas sem gastar muito tempo a modificar as configurações.*

- *Se quiserem preparar o carro para um circuito específico, procurem-no na tabela (por ordem alfabética em cada categoria) e consultem a dica respectiva. Só vos resta ajustar as sugestões de acordo com as exigências da situação.*

Se os ajustes que efectuarem no carro não vos ajudarem a ganhar algumas corridas, provavelmente estão preparados para passar ao próximo capítulo, dedicado aos circuitos. Contém muitas informações e dicas que vos permitirão maximizar as vossas performances em cada circuito.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO



Categoria	Dica	Circuito	Classificação no jogo
Pistas Simples	• Dureza das molas alta • Altura dianteira e traseira baixa • Amortecedores de dureza média, menos em compressão do que em extensão • Dureza média das barras estabilizadoras • Ângulos de camber e das rodas a 0° • Pressão aerodinâmica baixa, principalmente na traseira • Relação final de caixa longa (ajustada em relação à recta mais longa)	Beginner Course	Circuitos de Treino
		High-speed Ring	Circuitos Originais
		Test Course	Circuitos de Treino
		Tsukuba Circuit – WET	Circuitos Mundiais
		Tsukuba Circuit	Circuitos Mundiais
		Twin Ring Motegi – East Short Course	Circuitos Mundiais
		Twin Ring Motegi – West Short Course	Circuitos Mundiais
		Twin Ring Motegi Super Speedway	Circuitos Mundiais
Pistas Sinuosas	• Altura dianteira baixa (adaptar de acordo com as guias sonoras) e ligeiramente mais elevada na traseira • Dureza das molas muito alta, principalmente em pistas fáceis • Amortecedores duros, 1 ou 2 valores menos duros em compressão do que em extensão • Pressão aerodinâmica dianteira e traseira alta • Relação de caixa final curta (ajustada em relação à recta mais longa) • Barras estabilizadoras duras • Ângulo de camber de 2° à frente e 1° atrás	Clubman Stage Route 5	Circuitos Urbanos
		Côte d'Azur	Circuitos Urbanos
		Georges V Paris	Circuitos Urbanos
		Hong Kong	Circuitos Urbanos
		Motorland	Circuitos de Treino
		New York	Circuitos Urbanos
		Opera Paris	Circuitos Urbanos
		Special Stage Route 5	Circuitos Urbanos
Pistas Mistas	• Altura dianteira baixa (adaptar de acordo com as bandas sonoras) e ligeiramente mais elevada na traseira • Dureza das molas muito alta (menos para Tokyo: Route 246) • Amortecedores muito duros, 1 ou 2 valores menos em compressão do que em extensão • Pressão aerodinâmica dianteira e traseira alta (reduzir a traseira para Tokyo: Route 246) • Relação de caixa final média • Barras estabilizadoras duras (um pouco mais moles à frente) • Ângulo de camber de 2° à frente e 1° atrás	Seoul Central	Circuitos Urbanos
		Suzuka Circuit East Course	Circuitos Mundiais
		Suzuka Circuit West Course	Circuitos Mundiais
		Tokyo:Route 246	Circuitos Urbanos
		Twin Ring Motegi – Road Course	Circuitos Mundiais

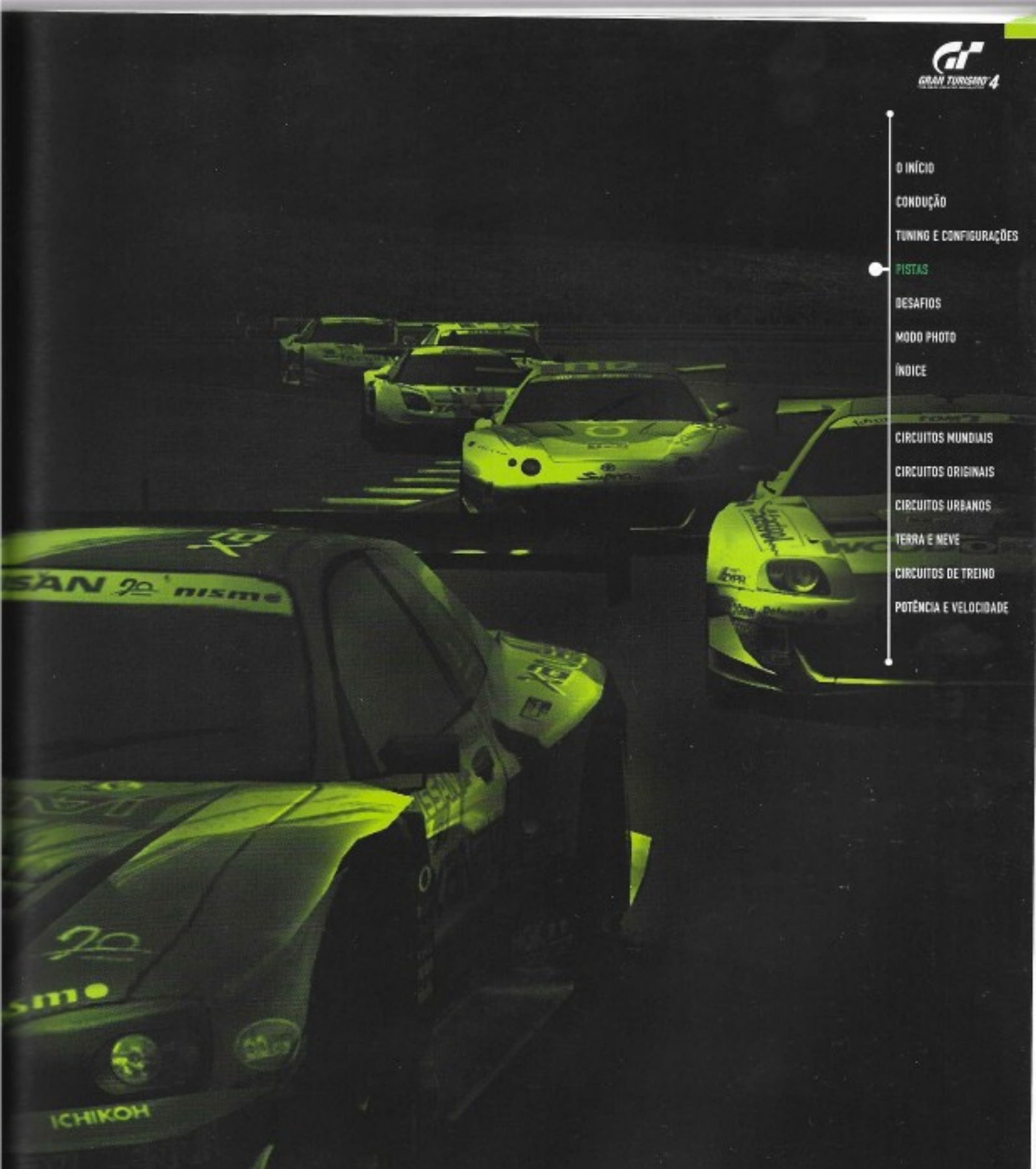
Categoria	Dica	Circuito	Classificação no jogo
Pistas Complexas	• Altura média de acordo com a pista, ligeiramente mais elevada à frente do que atrás • Dureza das molas baixa para pistas irregulares. Aumentar o valor para pistas lisas. • Amortecedores mais moles, principalmente onde houver saltos (valor da compressão mais perto do de extensão) • Pressão aerodinâmica dianteira e traseira alta (reduzir ligeiramente atrás em pistas com uma recta longa) • Relação de caixa final variável (ajustada em relação à recta mais longa) • Barras estabilizadoras duras, ligeiramente mais moles na frente do que na traseira • Ângulo de camber de 2° à frente e 1° atrás	Apricot Hill Raceway	Circuitos Originais
		Autumn Ring Mini	Circuitos Originais
		Autumn Ring	Circuitos Originais
		Circuit de la Sarthe I	Circuitos Mundiais
		Circuit de la Sarthe II	Circuitos Mundiais
		Citta di Aria	Circuitos Urbanos
		Costa di Amalfi	Circuitos Urbanos
		Deep Forest Raceway	Circuitos Originais
		El Capitan	Circuitos Originais
		Fuji Speedway 2005 GT	Circuitos Mundiais
		Fuji Speedway 2005	Circuitos Mundiais
		Fuji Speedway 80's	Circuitos Mundiais
		Fuji Speedway 90's	Circuitos Mundiais
		Grand Valley East Section	Circuitos Originais
		Grand Valley Speedway	Circuitos Originais
		Infineon Raceway Sports Car Course	Circuitos Mundiais
		Infineon Raceway Stock Car Course	Circuitos Mundiais
		Laguna Seca Raceway	Circuitos Mundiais
		Midfield Raceway	Circuitos Originais
		Nürburgring Nordschleife	Circuitos Mundiais
		Seattle Circuit	Circuitos Urbanos
		Suzuka Circuit	Circuitos Mundiais
		Trial Mountain Circuit	Circuitos Originais
Pistas de Rali	• Altura do carro média/alta, de acordo com os saltos • Molas mais resistentes que o normal • Amortecedores com valor médio ou mais rígidos no caso de pistas onde abundam saltos/lombas • Pressão aerodinâmica frente e traseira máxima • Relação de caixa mais curta • Barras estabilizadoras médias/rígidas, normalmente mais moles na frente que na traseira • Ângulo de camber de 3° na frente e 2° na traseira	Cathedral Rocks Trail I	Terra & Neve
		Cathedral Rocks Trail II	Terra & Neve
		Chamonix	Terra & Neve
		Grand Canyon	Terra & Neve
		Ice Arena	Terra & Neve
		Swiss Alps	Terra & Neve
		Tahiti Maze	Terra & Neve

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
PREPARAÇÃO NO MODO ARCADE
PREPARAÇÃO NO MODO GRAN TURISMO
MODIFICAÇÕES NO MODO GRAN TURISMO
SUMÁRIO
UM EXEMPLO COMPLETO DE PREPARAÇÃO
DICAS DE CONFIGURAÇÃO

PISTAS

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE



CAPÍTULO 4

Para serem um condutor bem sucedido em *Gran Turismo 4*, não basta simplesmente saberem controlar carros a altas velocidades de forma exímia. Sim, a habilidade é vital, mas o conhecimento de cada pista pode ser igualmente importante. Saber quando travar para uma curva sinuosa ou quando podem fazer uma curva ligeira sem largar o acelerador pode fazer a diferença entre ganhar ou perder uma corrida.

Para vos ajudar a desenvolver uma apreciação enciclopédica das 40 pistas de *GT4* e das suas numerosas variantes, este capítulo examina-as de forma exaustiva. Desde sugestões de trajectórias, a conselhos para curvas ou idiossincrasias de secções específicas da pista – como, por exemplo, zonas irregulares do asfalto potencialmente perigosas – este capítulo fornece apoio, factos e sugestões que irão ajudar-vos a refinar a vossa performance. Apesar de concebida para ser acessível e informativa tanto para novatos como veteranos, os peritos irão apreciar a informação recolhida através da European Gran Turismo 4 Online League: conselhos de configurações (e tempos de volta notáveis) de alguns dos melhores condutores de *GT4* do mundo.

[1] Nome da Pista: Os circuitos estão divididos por categoria. Existem Circuitos Urbanos, Terra & Neve, Circuitos de Treino, Circuitos Originais e Circuitos Mundiais. Cada secção está organizada por ordem alfabética para encontrem facilmente qualquer circuito.

[2] Secções: Cada pista está dividida em pequenas secções numeradas. Estas estão assinaladas de forma clara na secção correspondente dos Truques e Dicas, para fácil referência.

[3] Orientação: Uma seta mostra a direcção de condução na versão "normal" da pista e marca a posição da linha de início e final. Se um circuito puder ser feito de forma invertida (modo Reverse) – e muitos podem – isto será especificado.

[4] Atalhos: Quando for possível poupar tempo através de uma rota pouco ortodoxa, o atalho será assinalado com uma linha amarela pontilhada. Tenham em mente que não são rotas garantidas para a melhor classificação: há sempre o perigo de perderem o controlo do carro ao conduzirem por superfícies diferentes. Usem-nos com cautela!

[5] Condução em Paredes: As delimitações das pistas – paredes, barreiras e por aí adiante – podem ocasionalmente ser usadas para fazer uma curva a velocidades superiores do que seguindo uma trajectória tradicional. A eficiência desta técnica (que alguns podem rejeitar imediatamente por a acharem uma batota) depende de factores como a velocidade do carro e a vossa habilidade para o conduzir cuidadosamente em direcção a uma barreira sem colidir. Podem aprender mais sobre ela na página 236. Uma linha pontilhada verde é usada para assinalar áreas onde seja possível.

Por vezes, esta técnica (o mesmo acontece com atalhos) só é possível quando uma pista é feita em determinada direcção. Estes locais são assinalados com A (normal) ou B (invertida).

[6] Variações de Pista: Quando uma versão alternativa de uma pista difere do circuito "original", as secções únicas são assinaladas num diagrama separado.

[7] Corridas, Taças, Licenças: As provas que decorrem num circuito. As referências de páginas entre parêntesis levam a mais informação sobre as corridas, testes ou missões de condução.

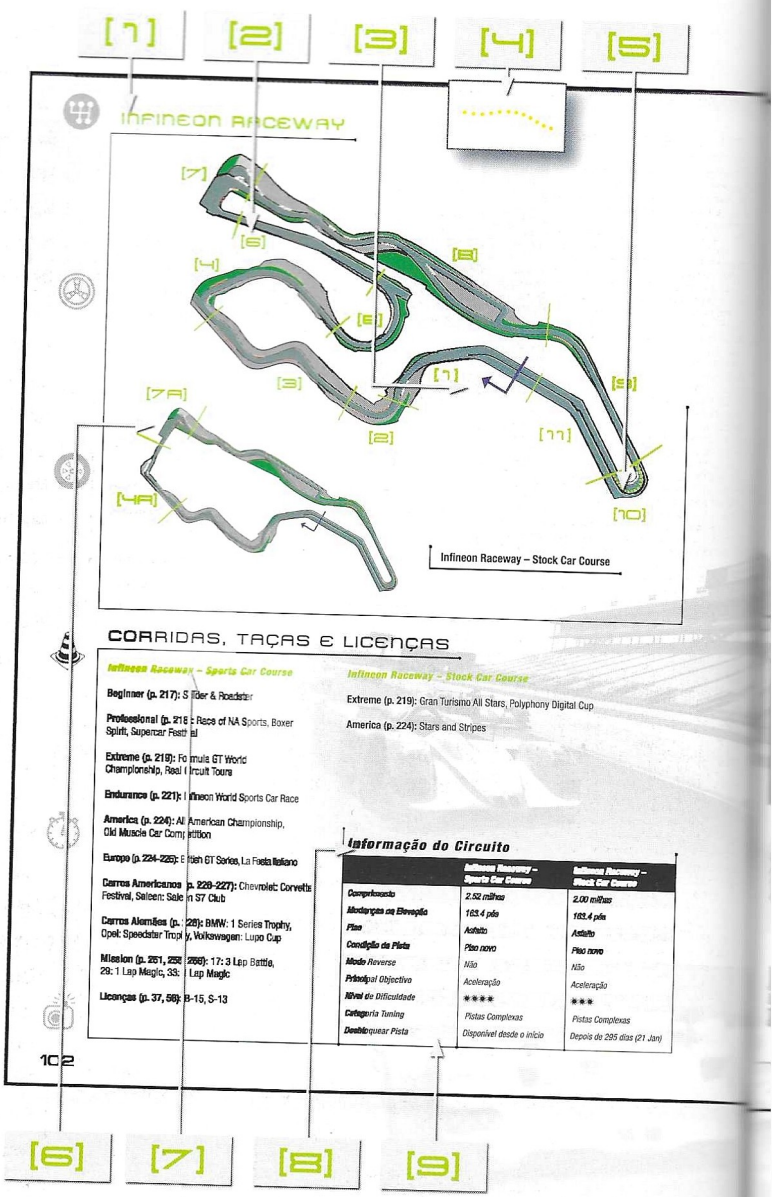
[8] Informação do Circuito: Esta tabela contém informação pertinente sobre a pista, incluindo comprimento, estado do piso e uma classificação de dificuldade que vai de ✱ (muito fácil) a ✱✱✱✱✱ (extremamente difícil). As dicas de Objectivo Principal e Categoria Tuning são concebidas para vos ajudar a ajustar a configuração do carro para o circuito. A Categoria Tuning sugerida refere-se às tabelas de preparação de veículos nas páginas 90 e 91.

[9] Desbloquear Pista: Nem todas as pistas estão disponíveis quando jogam pela primeira vez *GT4*. Muitas só ficarão acessíveis depois de terem passado um certo número de dias em "tempo de jogo". A vossa data actual é mostrada no canto superior direito do ecrã ao navegarem nos menus relacionados com o World Map. Podem ver quantos dias já passaram no ecrã principal (Home). O modo Gran Turismo começa sempre no início de Abril. Todas as pistas estarão desbloqueadas ao final de cerca de um ano (tempo de jogo).

[10] Truques e Dicas: Este texto fornece conselhos passo a passo para o circuito: pontos de travagem, trajectórias e muito mais. Foram incluídas referências numéricas claras para vos ajudar a consultar os diagramas enquanto lêem. Dado que existem mais de 700 veículos de potência e características variáveis, as sugestões devem obviamente ser adaptadas ao carro que estão a conduzir. É impossível, naturalmente, um simples guia passo a passo da pista poder providenciar a estratégia perfeita de uma corrida para simultaneamente um 25 BHP 1949er VW Beetle e um 866 BHP BMW McLaren F1 Race Car ajustado. Estas são directrizes úteis concebidas para melhorar a vossa compreensão da pista, não mandamentos a obedecer cegamente.

Quanto às variações de pista, são oferecidas recomendações para as secções que diferem do circuito original. Caso seja necessário ajustar a trajectória ou a abordagem às curvas, isto será focado.

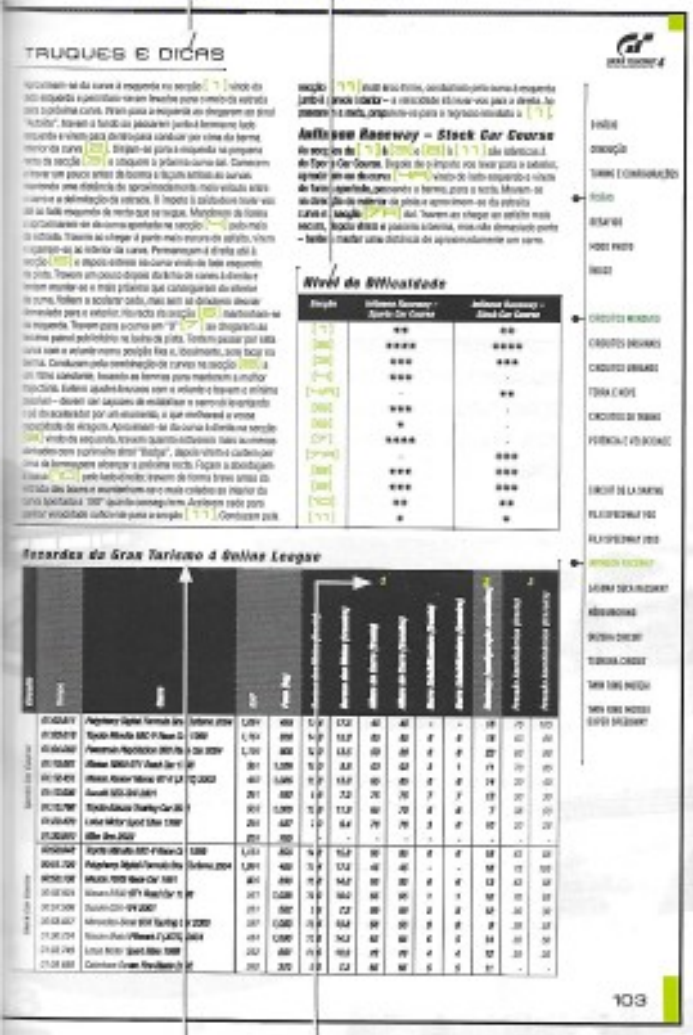
[11] Nível de Dificuldade: As secções dos circuitos são aqui individualmente classificadas de acordo com a sua dificuldade: de ✱ (muito fácil) a ✱✱✱✱✱ (extremamente difícil). Se isto mudar em modo Reverse, a classificação será assinalada separadamente.



[12] **Recordes da Liga Online:** De Março a Maio de 2005, milhares de jogadores da Europa registaram as suas melhores performances em www.gt4league.com. Os tempos apresentados em cada tabela não são os mais rápidos – isso iria torná-la uma simples tabela de recordes – mas sim tempos de referência úteis atingidos com carros diferentes. Conseguem usar carros e configurações semelhantes para igualar (ou ultrapassar) os melhores condutores da Europa?

Não achem que estas configurações são recomendações dos editores deste guia ou ajustamentos que devem ser copiados de forma a atingir os melhores tempos em cada circuito: não são. Foram concebidas e testadas por condutores de *GT4* peritos e foram incluídas como exemplos ilustrativos para jogadores experientes que gostem tanto de estar na "garagem virtual" como em corrida. Em cada tabela listamos as nove configurações que mais influência têm no comportamento em pista. Nem todas são ajustadas – algumas são os valores predefinidos. Podem usar os BHP e peso para tirar conclusões do que foi ajustado em cada carro.

[10] [11]



[12]

1. Suspensão
2. Relações de caixa
3. Aerodinâmica

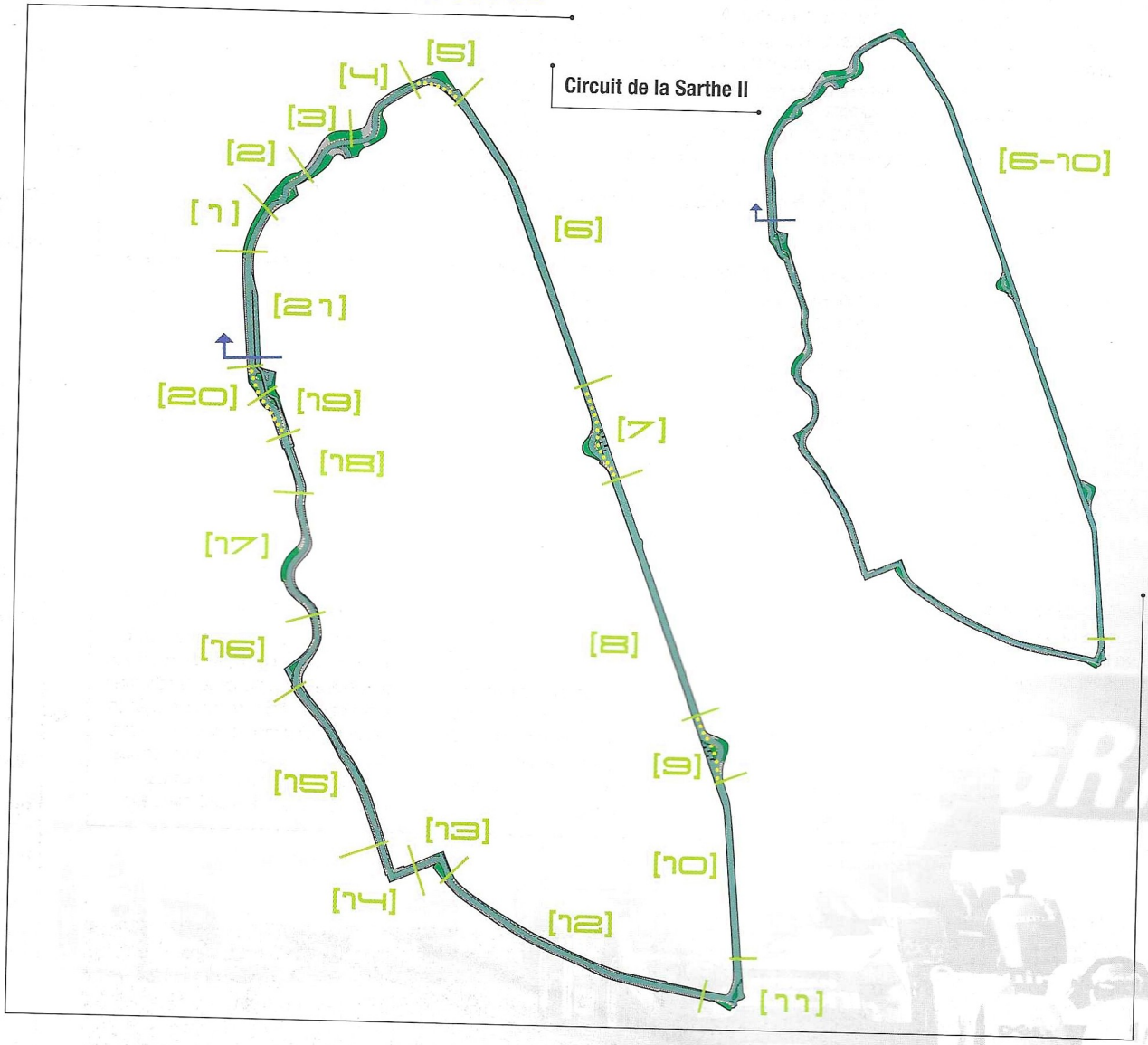
Pistas (por ordem alfabética)

Nome	Tipo	Página
Apricot Hill Raceway	Circuitos Originais	122-123
Autumn Ring	Circuitos Originais	124-125
Autumn Ring Mini	Circuitos Originais	124-125
Beginner Course	Circuitos de Treino	172-173
Cathedral Rocks Trail I	Terra & Neve	160-161
Cathedral Rocks Trail II	Terra & Neve	160-161
Chamonix	Terra & Neve	162-163
Circuit de la Sarthe I	Circuitos Mundiais	96-97
Circuit de la Sarthe II	Circuitos Mundiais	96-97
Citta di Aria	Circuitos Urbanos	138-139
Clubman Stage Route 5	Circuitos Urbanos	156-157
Costa di Amalfi	Circuitos Urbanos	140-141
Côte d'Azur	Circuitos Urbanos	142-143
Deep Forest Raceway	Circuitos Originais	126-127
El Capitan	Circuitos Originais	128-129
Fuji Speedway 2005	Circuitos Mundiais	100-101
Fuji Speedway 2005 GT	Circuitos Mundiais	100-101
Fuji Speedway 80s	Circuitos Mundiais	98-99
Fuji Speedway 90s	Circuitos Mundiais	98-99
George V Paris	Circuitos Urbanos	144-145
Grand Canyon	Terra & Neve	164-165
Grand Valley East Section	Circuitos Originais	130-131
Grand Valley Speedway	Circuitos Originais	130-131
Gymkhana Course	Circuitos de Treino	173
High-Speed Ring	Circuitos Originais	132-133
Hong Kong	Circuitos Urbanos	146-147
Ice Arena	Terra & Neve	166-167
Infineon Raceway – Sports Car Course	Circuitos Mundiais	102-103
Infineon Raceway – Stock Car Course	Circuitos Mundiais	102-103
Laguna Seca Raceway	Circuitos Mundiais	104-105
Las Vegas Drag Strip	Potência & Velocidade	177
Midfield Raceway	Circuitos Originais	134-135
Motorland	Circuitos de Treino	174-175
New York	Circuitos Urbanos	148-149
Nürburgring Nordschleife	Circuitos Mundiais	106-109
Opera Paris	Circuitos Urbanos	150-151
Seattle Circuit	Circuitos Urbanos	152-153
Seoul Central	Circuitos Urbanos	154-155
Special Stage Route 5	Circuitos Urbanos	156-157
Suzuka Circuit	Circuitos Mundiais	110-113
Suzuka Circuit East Course	Circuitos Mundiais	110-113
Suzuka Circuit West Course	Circuitos Mundiais	110-113
Swiss Alps	Terra & Neve	168-169
Tahiti Maze	Terra & Neve	170-171
Test Course	Circuitos de Treino	176
Tokyo: Route 246	Circuitos Urbanos	158-159
Trial Mountain Circuit	Circuitos Originais	136-137
Tsukuba Circuit	Circuitos Mundiais	114-115
Tsukuba Circuit – WET	Circuitos Mundiais	114-115
Twin Ring Motegi – East Short Course	Circuitos Mundiais	116-119
Twin Ring Motegi – Road Course	Circuitos Mundiais	116-119
Twin Ring Motegi – West Short Course	Circuitos Mundiais	116-119
Twin Ring Motegi Super Speedway	Circuitos Mundiais	120-121

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Circuit de la Sarthe I

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 221): Circuit de la Sarthe 24h I

Europe (p. 224-225): Pan Euro Championship, Tous France Championnat

Carros Americanos (p. 227): Saleen: Saleen S7 Club

Driving Mission (p. 249): 10: The Pass

Licenças (p. 59): S-15

Informação do Circuito

	Circuit de la Sarthe I	Circuit de la Sarthe II
Comprimento	8.48 milhas	8.44 milhas
Mudanças na Elevação	122.4 pés	122.4 pés
Piso	Asfalto	Asfalto
Condição da Pista	Pisos de idade e qualidade variável, lombas, depressões	Pisos de idade e qualidade variável, lombas, depressões
Modo Reverse	Não	Não
Principal Objectivo	Velocidade Máxima	Velocidade Máxima
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★★★
Categoria Tuning	Pistas Complexas	Pistas Complexas
Desbloquear Pista	Depois de 267 dias (24 Dez)	Depois de 351 dias (18 Mar)

Circuit de la Sarthe II

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Endurance (p. 221): Circuit de la Sarthe 24h II

Europe (p. 225): 1000 miles !

Driving Mission (p. 252): 18: 3 Lap Battle

Licenças (p. 55): IA-16

TRUQUES E DICAS

Conduzam no centro na secção [1]. Travem antes de chegar ao sinal "100m" e virem para a direita para a primeira curva da secção [2]. Mantenham-se no meio para fazer a próxima curva. Passem por cima da berma à vontade, mas evitem a todo o custo a areia. Apliquem o mesmo estilo à curva seguinte e voltem ao meio da pista na secção [3]. Passem as curvas suaves mantendo-se colados aos vértices, mas sem saírem da estrada. Fiquem no meio da pista ao aproximarem-se da curva à esquerda na secção [4]. Quando estiverem mais ou menos nivelados com a pequena cabana branca no lado direito da pista, travem de forma breve, virem bruscamente para a esquerda e conduzam por cima da berma. Virem para cortar também pela berma no interior da curva seguinte à direita, depois deixem-se levar para o outro lado (esquerdo) da pista. Mal a relva acabe no lado esquerdo, na secção [5], movam-se para o asfalto à esquerda da linha branca. Ao chegarem ao sinal "100m", travem e virem determinadamente para a direita. Conduzam por cima da berma e pela parte avermelhada do asfalto, e virem para a longa recta na secção [6].

Como o piso da lendária Mulsanne Straight pode ser muito desnivelado, devem tentar ficar no meio da estrada. Travem no sinal "100m" – é muito fácil andar demasiado para a frente aqui, por isso tenham cuidado – e virem para a direita para fazerem a chicana [7]. Passem por cima das bermas se precisarem. Na recta da secção [8] devem novamente tentar ficar no meio da estrada. Encontram as piores lombas de toda a pista nesta secção. Abordem a chicana [9] no mesmo estilo da anterior: travem no sinal "100m" , virem (mas desta vez para a esquerda, obviamente), incorporem as bermas na vossa trajectória e deixem-se ser levados para o exterior da pista. Na última parte da recta [10] mantenham-se no lado direito da estrada até chegarem à pequena curva à direita. Dirijam-se para as faixas centrais. Na secção [11] virem para a direita quando alcançarem o sinal "100m". Travem a fundo para poderem passar a curva a 90° com uma viragem sólida do volante. Na secção [12] devem, mais uma vez, ficar no meio, movendo-se para perto das bermas apenas quando passarem pelas curvas à direita. Travem ao chegar ao sinal "100m" e virem para a direita sobre a berma.

Na secção [13] a princípio fiquem no lado direito. Travem e virem para a esquerda, mantendo-se perto da berma (mas sem a tocarem), e deixem-se levar para o exterior. Façam a curva a 90° da secção [14] vindo do lado esquerdo da pista. Travem ao chegar à parte onde já não há relva, à esquerda, e virem para a direita, passando pela curva perto da berma. Mantenham-se à direita na secção [15], mas mudem para o lado esquerdo quando passarem o sinal "200m". Travem para a próxima curva na secção [16] ao chegarem ao sinal "100m". Virem com firmeza para a direita, mantenham-se no interior da curva, deixem-se ser levados para o meio da pista para ficarem em posição para a próxima curva. Repitam este método para as curvas da secção [17] e [18]. Fiquem na direita na secção [19] e travem ao chegar à berma na entrada da faixa das boxes. Virem suavemente para dentro da curva e pisem a berma. Façam o mesmo na secção [20] – também podem cortar pelo alcatrão vermelho. O vosso ímpeto deve levar-vos para o exterior da pista para a secção final [21].

NÍVEL DE DIFICULDADE

Secção	Circuit de la Sarthe I	Circuit de la Sarthe II
[1]	*	*
[2]	***	***
[3]	**	**
[4]	****	****
[5]	***	***
[6]	*	**
[7]	***	-
[8]	*	-
[9]	***	-
[10]	*	-
[11]	****	****
[12]	*	*
[13]	****	****
[14]	***	***
[15]	*	*
[16]	***	***
[17]	***	***
[18]	**	**
[19]	***	***
[20]	****	****
[21]	*	*

Circuit de la Sarthe II

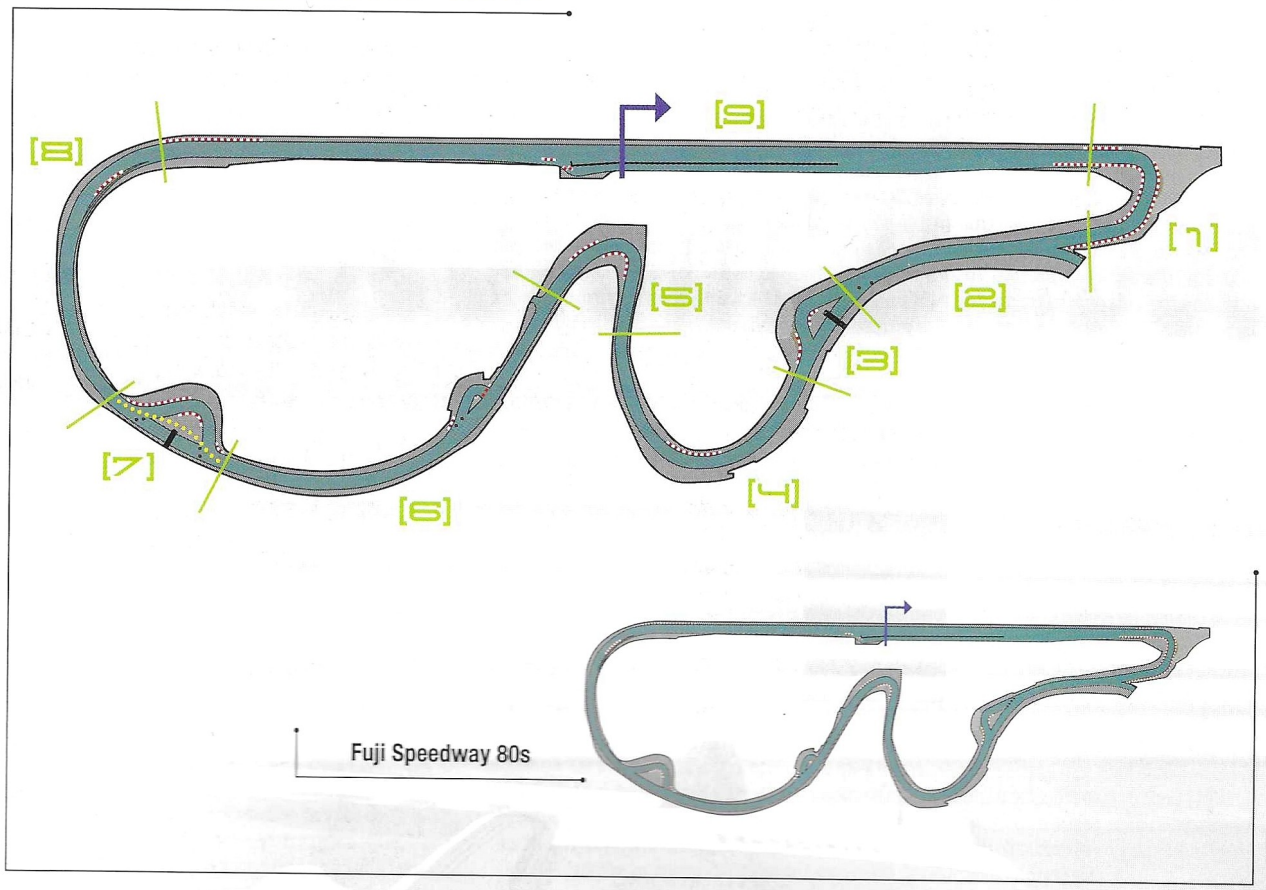
Os fãs de corridas mais dedicados ficarão deliciados com a inclusão desta variação do de la Sarthe: tem a Mulsanne Straight antes de ter sido modificada com a introdução de chicanas. Podem ignorar os conselhos para as secções [7] à [9]. Numa corrida competitiva não se esqueçam de usar a vossa habilidade para fazer derrapagens!

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Inclinação (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Circuit de la Sarthe I	02:46.971	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	02:51.614	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	02:55.674	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	03:18.472	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	16	38	53
	03:21.415	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	10.0	10.0	65	65	2	3	18	70	85
	03:29.123	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	14	38	53
	03:31.140	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	15	30	30
	03:51.172	ASL Garaiya 2002	293	728	7.7	9.2	73	73	7	7	13	30	30
	03:57.809	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	90	92	4	4	9	-	-
Circuit de la Sarthe II	02:35.613	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	02:40.857	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	95	89	6	6	21	63	88
	02:49.678	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12.0	10.0	50	60	-	-	16	75	105
	03:05.800	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	85	85	5	5	20	40	55
	03:06.001	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	15	38	53
	03:20.185	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	5.5	5.0	68	69	4	5	18	15	15
	03:22.875	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	17	25	45
	03:33.929	ASL Garaiya 2002	293	728	7.5	9.0	75	75	7	7	15	30	30
	04:08.845	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

FUJI SPEEDWAY 90S



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Fuji Speedway 90s

Beginner (p. 217): 4WD Challenge, MR Challenge, Pickup Truck Race

Professional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Supercar Festival

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Endurance (p. 221): Fuji 1000 km

Europe (p. 224-225): British GT Series, Schwarzwald Liga B

Japan (p. 226): Japan Championship, All Japan GT Championship, Japanese 90s Challenge

Carros britânicos (p. 227): Aston Martin: Aston Martin Festival

Carros alemães (p. 228): Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow, Volkswagen: Beetle Cup, Volkswagen: Lupo Cup

Carros japoneses (p. 229-230): Mazda: NR-A RX-8 Cup, Mitsubishi Motors: Evolution Meeting, Nissan: Silvia Sisters, Toyota: Vitz Race

Licenças (p. 46, 50): IB-6, IB-7, IA-3

Fuji Speedway 80s

Professional (p. 218): Turbo Sports Cars, World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europe (p. 225): Europe Classic Car League

Japan (p. 226): Japanese 70s Classics

Carros alemães (p. 228): Mercedes-Benz: SL Challenge

Carros japoneses (p. 229-230): Isuzu: Isuzu Sports Classics, Nissan: Race of the Red "R" Emblem, Nissan: Silvia Sisters

Driving Mission (p. 253): 25: 1 Lap Magic

Informação do Circuito

	Fuji Speedway 90s	*Fuji Speedway 80s*
Comprimento	*2.73 milhas*	*2.68 milhas*
Mudanças na Elevação	*125.0 pés*	*125.0 pés*
Piso	*Asfalto*	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*	*Piso novo*
Modo Reverse	*Não*	*Não*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★★★	★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*	*Depois de 43 dias (14 Maio)*

[1] Ataquem a curva a 180° no final da recta principal vindo do lado esquerdo da pista e travar entre os 150m e o sinal de 100m. Logo que a berma comece no lado esquerdo, virem para a direita e façam a curva com o acelerador só a meio. Devem evitar passar por cima da berma interior. No topo da curva, comecem a acelerar cedo. O carro vai ser levado numa trajectória exterior, mas isso não deve ser um problema [2].

Façam a próxima combinação de curvas [3] pela direita. Logo que acabem as marcas na estrada do lado esquerdo da pista, travem, conduzam por cima da berma esquerda e apontem para a berma no final da curva. Depois, mantenham-se à esquerda da barreira de protecção [4]. Virem para a direita (se necessário travem um pouco) e agarrem-se ao lado direito da pista para impedir que o ímpeto vos leve para a relva e gravilha à esquerda. No final da berma, acelerem outra vez e ataquem a próxima curva [5] do lado direito.

Logo que a pista seja novamente recta, é altura de travar. Virem para a esquerda, passem a curva com o acelerador apenas a meio e acelerem a fundo quando estiverem mais ou menos ao nível da última berma – isto irá ajudar a ganharem velocidade suficiente para a secção [6]. Façam a chicana [7] vindo do lado esquerdo e comecem a travar não mais tarde do que onde começam as marcas de derrapagem (na relva à esquerda). Agora passem para a direita por cima da berma. Façam a curva à esquerda com o acelerador só a meio.

Retomem a aceleração a fundo logo que cheguem à última berma à esquerda. A princípio, mantenham-se no lado esquerdo da próxima curva longa [8]. Quando conseguirem ver a faixa das boxes a ir na direcção da direita, virem para o interior para não serem levados para fora da curva. Se estiverem a conduzir um carro muito rápido, devem largar rapidamente o acelerador; pode até ser necessário dar um toque nos travões para estabilizar o veículo. Depois prego a fundo na direcção da meta [9].

Fuji Speedway 80s

Na versão dos anos 80 da Fuji Speedway, as chicanas das secções [3] e [7] ainda não foram construídas. Ataquem a secção [3] da direita. Normalmente podem passá-la sem travar, desde que apontem para o lado interior da curva quando virarem para lá entrar. A curva na secção [7] permite velocidades muito mais altas, por isso vão ser mais rápidos na [8]. Tenham cuidado para não deslizarem para a relva. Fiquem na esquerda enquanto conseguirem e travem antes de virar, ao chegarem à entrada da faixa das boxes.

Nível de Dificuldade

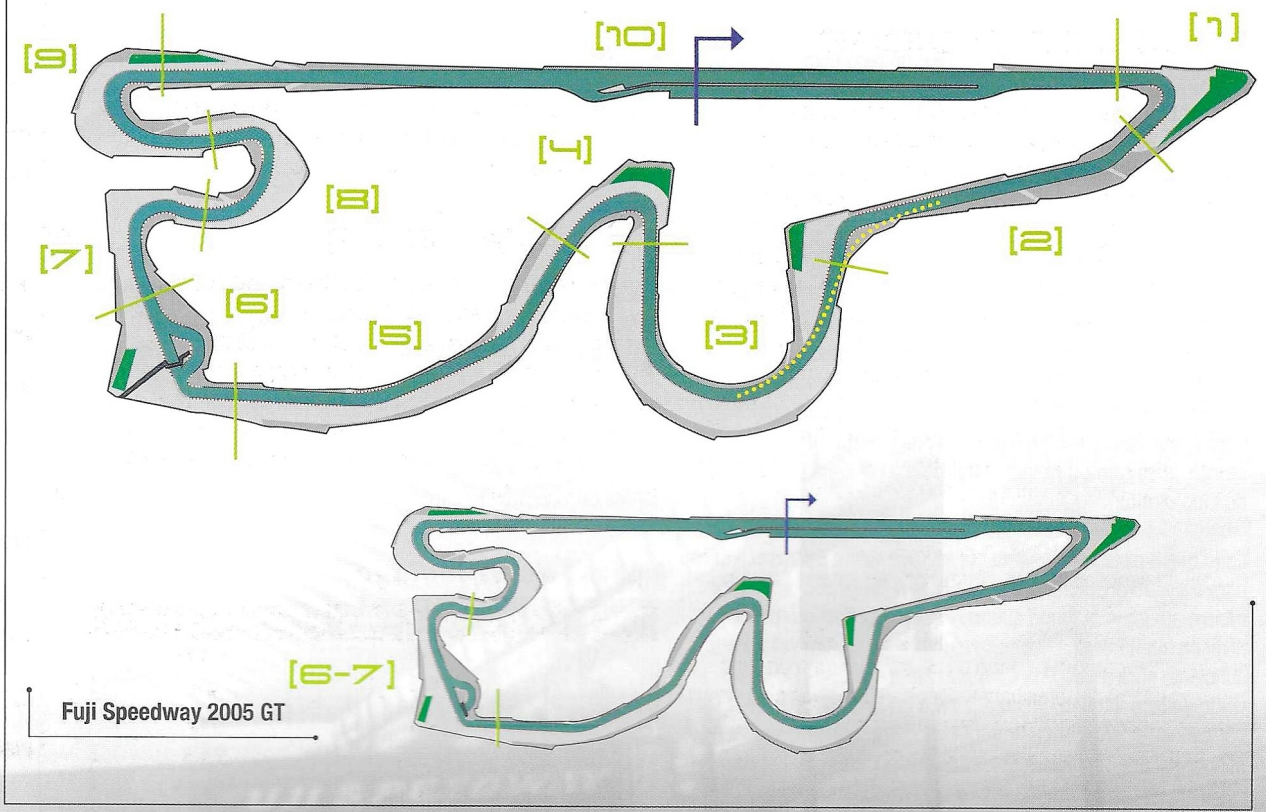
Secção	Fuji Speedway 90s	Fuji Speedway 80s
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	***
[4]	***	***
[5]	****	****
[6]	*	*
[7]	****	*
[8]	**	***
[9]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

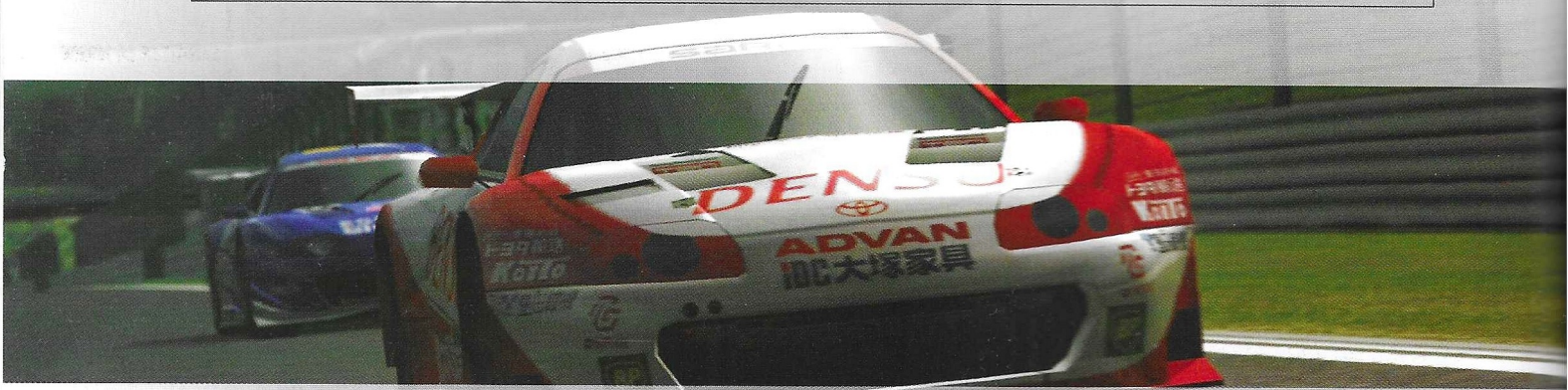
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Fuji Speedway 80s	00:53.954	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:58.149	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:58.869	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	24	24	57
	01:01.928	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	13.0	10.8	85	85	5	5	18	60	80
	01:04.284	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	-	-
	01:05.900	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	01:14.193	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1,080	15.4	15.0	90	90	6	6	20	38	53
	01:18.751	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.0	9.4	76	76	3	6	15	28	35
	01:27.691	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fuji Speedway 80s	00:52.110	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	20.0	20.0	55	55	6	6	17	63	88
	00:53.477	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:55.323	Nissan R92CP Race Car 1992	1,157	900	13.8	14.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.966	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	15	30	30
	01:01.509	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	10.0	10.0	65	65	2	3	16	70	85
	01:02.503	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1,100	15.8	13.8	65	65	6	6	14	45	65
	01:03.800	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	14	38	53
	01:09.482	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	88	88	4	4	9	-	-
	01:12.438	Caterham Seven Fire Blade 2002	270	369	5.0	4.0	75	78	5	5	10	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

FUJI SPEEDWAY 2005



Fuji Speedway 2005 GT



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Fuji Speedway 2005

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship

Carros Britânicos (p. 227): TVR: Blackpool Racers

Informação do Circuito

	Fuji Speedway 2005	*Fuji Speedway 2005 GT*
Comprimento	*2.84 milhas*	*2.81 milhas*
Mudanças na Elevação	*121.4 pés*	*121.4 pés*
Piso	*Asfalto*	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*	*Piso novo*
Modo Reverse	*Não*	*Não*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★★★★	★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Depois de 323 dias (18 Feb)*	*Depois de 141 dias (20 Ago)*

Carros Alemães (p. 228): Volkswagen: Beetle Cup

Carros Japoneses (p. 230): Toyota: Altezza Race

Driving Mission (p. 254): 28: 1 Lap Magic

Licenças (p. 52): IA-10

Fuji Speedway 2005 GT

Extreme (p. 219): Real Circuit Tours

Europe (p. 224): Deutsche Touring Car Meisterschaft

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

TRUQUES E DICAS

Ataquem a curva [1] pela esquerda extrema. Travem quando a berma começar à esquerda, depois virem para a direita ao chegarem ao sinal "2", logo depois do final da bancada de espectadores. Façam a curva com uma viragem firme do volante e a uma velocidade constante. Mantenham-se na direita na secção [2] e virem para o interior depois de passarem o final da barreira de protecção preta e branca, à esquerda. Conduzam por cima da berma e deixem-se levar para o lado direito. Na curva [3] tentem agarrar-se ao seu interior e não deixem que o ímpeto vos leve demasiado para o exterior. Façam a curva [4] vindo do lado direito da pista. Travem a meio ao longo da berma do lado direito, depois virem para a esquerda. Fiquem perto da berma no interior da curva e acelerem cedo para fora dela.

Na secção [5] fiquem no lado direito da pista até chegarem à segunda pequena curva à direita. Deixem-se ser levados para o lado esquerdo para atacarem a secção [6]. Quando passarem os sinais brancos à direita da pista, virem para poderem fazer as curvas perto da berma. Façam a próxima curva de um modo semelhante, depois deixem que o ímpeto vos leve para o exterior. Aproximem-se da curva [7] pelo lado esquerdo da pista. Travem de forma breve e conduzam perto da berma ao entrarem na próxima curva. Fiquem junto à berma na secção [8] e desacelerem um pouco na saída da curva, dado que vão ser levados para o exterior da pista. Dêem um toque breve nos travões e virem com firmeza para a esquerda. Na secção [9] podem primeiro permitir que o ímpeto vos leve para o exterior, depois virar para a direita e ficar perto da berma no interior da curva até chegarem à recta final [10]. Devem acabar no lado esquerdo da longa recta. Mantenham-se lá até regressarem à secção [1].

Fuji Speedway 2005 GT

Esta variante da pista difere da Fuji Speedway 2005 normal só num aspecto: a ausência da chicana na secção [6]. Travem quando estiverem mais ou menos alinhados com os sinais brancos no lado direito da pista. Virem para a direita para passarem a curva perto da berma. Deixem que o ímpeto vos leve para o lado esquerdo da pista e façam a curva à direita [7]. Travem imediatamente antes da curva, depois entrem nela junto à berma.

Nível de Dificuldade

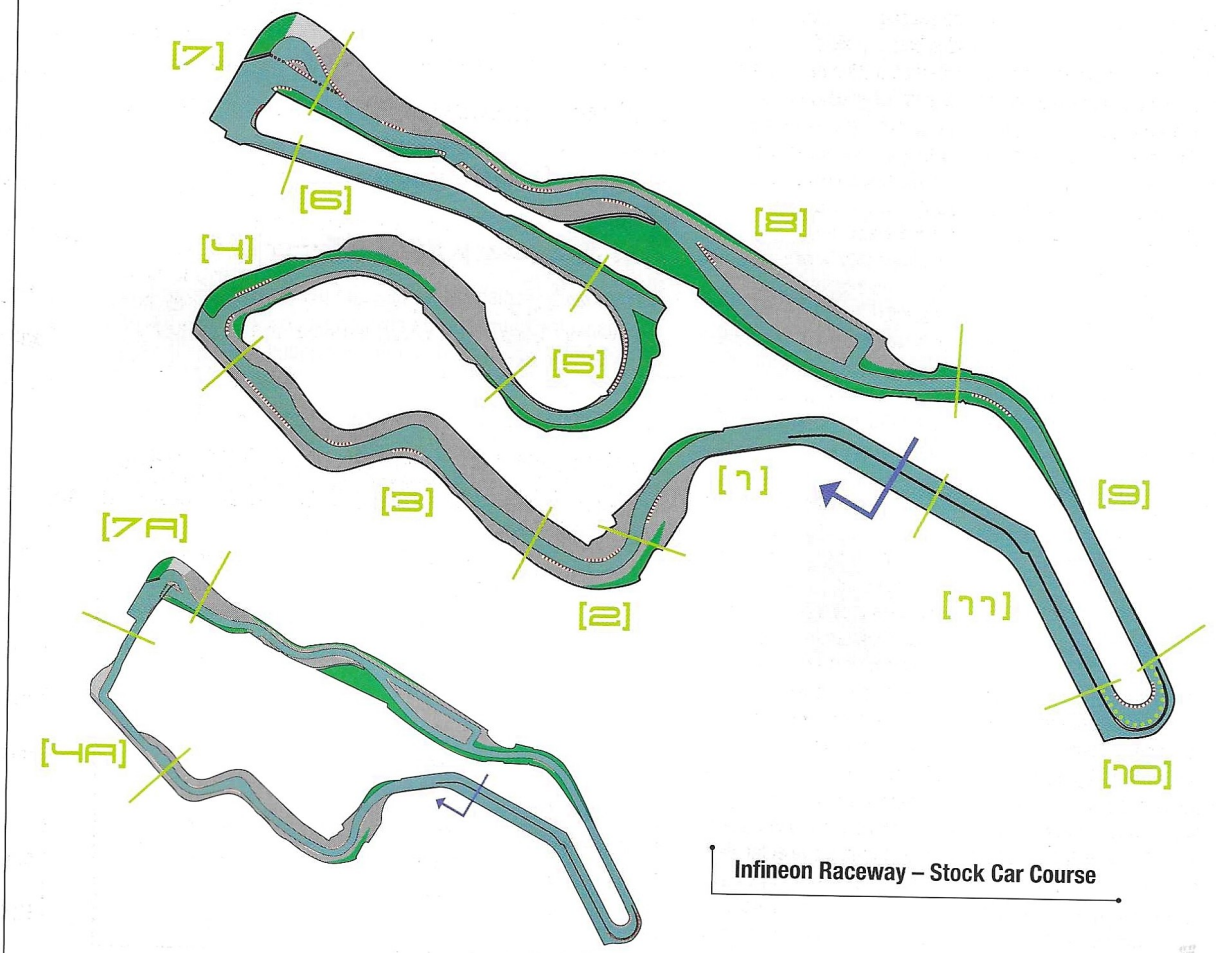
Secção	Fuji Speedway 2005	Fuji Speedway 2005 GT
[1]	***	***
[2]	**	**
[3]	**	**
[4]	***	***
[5]	*	*
[6]	****	**
[7]	***	-
[8]	****	****
[9]	***	***
[10]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Fuji Speedway 2005	01:12.735	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:13.426	Toyota Mirolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	83	88
	01:14.352	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:22.765	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	9.0	10.5	65	65	1	1	18	70	85
	01:23.397	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	30	30
	01:23.686	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	14	38	53
	01:27.649	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	5	14	30	50
	01:34.633	Amuse S2000 R1 2004	296	952	9.6	8.8	80	80	4	4	12	-	-
	01:44.891	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fuji Speedway 2005 GT	01:08.216	Toyota Mirolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	20	63	88
	01:10.289	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	18	75	105
	01:12.564	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	13.1	15.0	50	50	6	6	23	63	88
	01:17.351	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	10.0	8.8	93	93	5	5	17	65	80
	01:18.282	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	-	-
	01:21.076	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	14	50	60
	01:24.299	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1,080	15.4	15.0	90	90	6	6	21	38	53
	01:27.671	Toyota WedsSport Celica (JGTC) 2003	591	1,050	13.8	12.8	90	90	6	6	11	25	45
	01:36.934	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	4.0	4.6	80	80	4	4	11	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

INFINEON RACEWAY



Infineon Raceway – Stock Car Course

CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Infineon Raceway – Sports Car Course

Beginner (p. 217): Spider & Roadster

Professional (p. 218): Race of NA Sports, Boxer Spirit, Supercar Festival

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 221): Infineon World Sports Car Race

America (p. 224): All American Championship, Old Muscle Car Competition

Europe (p. 224-225): British GT Series, La Festa Italiano

Carros Americanos (p. 226-227): Chevrolet: Corvette Festival, Saleen: Saleen S7 Club

Carros Alemães (p. 228): BMW: 1 Series Trophy, Opel: Speedster Trophy, Volkswagen: Lupo Cup

Mission (p. 251, 255, 256): 17: 3 Lap Battle, 29: 1 Lap Magic, 33: 1 Lap Magic

Licenças (p. 37, 58): B-15, S-13

Infineon Raceway – Stock Car Course

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup

America (p. 224): Stars and Stripes

Informação do Circuito

	Infineon Raceway – Sports Car Course	*Infineon Raceway – Stock Car Course*
Comprimento	*2.52 milhas*	*2.00 milhas*
Mudanças na Elevação	*163.4 pés*	*163.4 pés*
Piso	*Asfalto*	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*	*Piso novo*
Modo Reverse	*Não*	*Não*
Principal Objectivo	*Aceleração*	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*	*Depois de 295 dias (21 Jan)*

Aproximem-se da curva à esquerda na secção [1] vindo do lado esquerdo e permitam-se ser levados para o meio da estrada para a próxima curva. Virem para a esquerda ao chegarem ao sinal "Autolite", travem a fundo ao passarem junto à berma no lado esquerdo e virem para dentro para conduzir por cima da berma interior da curva [2]. Dirijam-se para a esquerda na pequena recta da secção [3] e ataquem a próxima curva daí. Comecem a travar um pouco antes da berma e façam ambas as curvas mantendo uma distância de aproximadamente meio veículo entre o carro e a delimitação da estrada. O ímpeto à saída deve levar-vos até ao lado esquerdo da recta que se segue. Manobrem de forma a aproximarem-se da curva apertada na secção [4] pelo meio da estrada. Travem ao chegar à parte mais escura do asfalto, virem e agarrem-se ao interior da curva. Permaneçam à direita até à secção [5] e depois entrem na curva vindo do lado esquerdo da pista. Travem um pouco depois da linha de cones à direita e tentem manter-se o mais próximo que conseguirem do interior da curva. Voltem a acelerar cedo, mas sem se deixarem desviar demasiado para o exterior. Na recta da secção [6] mantenham-se na esquerda. Travem para a curva em "U" [7] ao chegarem ao terceiro painel publicitário na beira da pista. Tentem passar por esta curva com o volante numa posição fixa e, idealmente, sem tocar na berma. Conduzam pela combinação de curvas na secção [8] a um ritmo constante, tocando as bermas para manterem a melhor trajectória. Evitem ajustes bruscos com o volante e travem o mínimo possível – devem ser capazes de estabilizar o carro só levantando o pé do acelerador por um momento, o que melhorará a vossa capacidade de viragem. Aproximem-se da curva à direita na secção [9] vindo da esquerda, travem quando estiverem mais ou menos alinhados com o primeiro sinal "Dodge", depois virem e cortem por cima da berma para alcançar a próxima recta. Façam a abordagem à curva [10] pelo lado direito; travem de forma breve antes da entrada das boxes e mantenham-se o mais colados ao interior da curva apertada a 180° quanto conseguirem. Acelerem cedo para ganhar velocidade suficiente para a secção [11]. Conduzam pela secção [11] num arco firme, conduzindo pela curva à esquerda junto à parede interior – a velocidade irá levar-vos para a direita. Ao passarem a meta, preparem-se para o regresso imediato a [1].

Infineon Raceway – Stock Car Course

As secções da [1] à [3] e [8] à [11] são idênticas à do Sports Car Course. Depois de o ímpeto vos levar para o exterior, aproximem-se da curva [4A] vindo do lado esquerdo e virem de forma apertada, passando a berma, para a recta. Movam-se na direcção do exterior da pista e aproximem-se da estreita curva na secção [7A] daí. Travem ao chegar ao asfalto mais escuro, depois virem e passem a berma, mas não demasiado perto – tentem manter uma distância de aproximadamente um carro.

Nível de Dificuldade

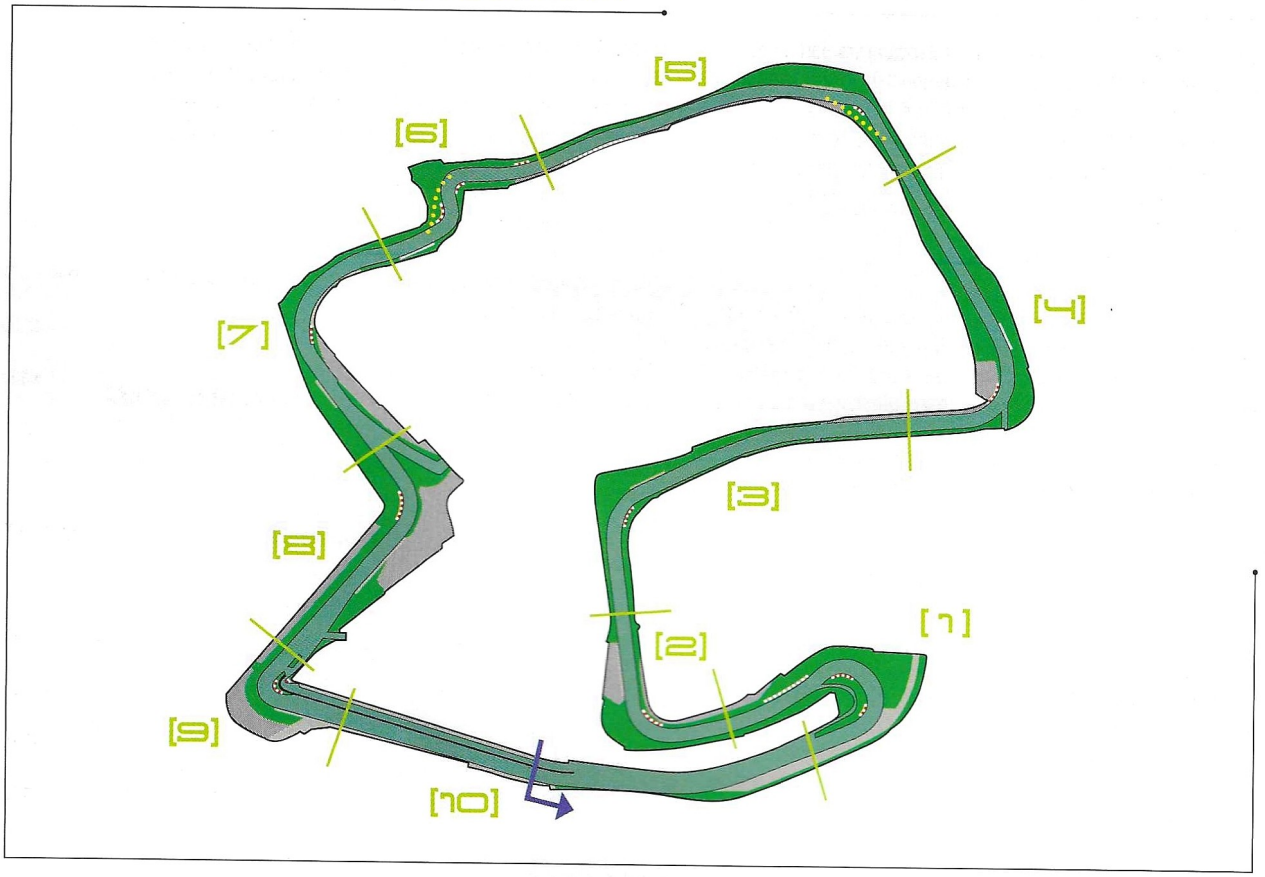
Secção	Infineon Raceway – Sports Car Course	Infineon Raceway – Stock Car Course
[1]	**	**
[2]	****	****
[3]	***	***
[4]	***	-
[4A]	-	**
[5]	***	-
[6]	*	-
[7]	****	-
[7A]	-	***
[8]	***	***
[9]	***	***
[10]	**	**
[11]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BWP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Sports Car Course	01:02.811	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:03.018	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	01:04.009	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:10.861	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	10.0	8.8	93	93	3	1	11	70	85
	01:12.451	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	01:13.586	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	75	75	7	7	13	30	30
	01:15.768	Toyota Altezza Touring Car 2001	533	1,000	10.9	11.9	65	70	6	6	7	38	53
	01:23.470	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.0	9.4	75	76	3	6	10	20	28
	01:30.970	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stock Car Course	00:50.048	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	00:51.729	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:53.106	Mazda 787B Race Car 1991	905	830	15.8	14.3	85	85	6	6	13	63	88
	00:56.924	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	10.0	10.0	65	65	1	1	10	70	85
	00:57.506	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	30	30
	00:58.057	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	9	38	53
	01:00.734	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	5	14	30	50
	01:03.749	Lotus Motor Sport Elise 1999	292	637	11.0	13.2	78	78	4	4	12	30	35
	01:05.650	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	370	9.0	7.3	65	65	5	5	11	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

LAGUNA SECA RACEWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Beginner (p. 217): FR Challenge, Pickup Truck Race

Professional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 220): Laguna Seca 200 Miles

America (p. 224): All American Championship, Stars and Stripes, Muscle Car Competition

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

Carros Americanos (p. 226-227): Chevrolet: Corvette Festival, Shelby: Shelby Cobra Cup

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Lotus Classic, TVR: Blackpool Racers

Carros Franceses (p. 227): Renault: Megane Cup

Carros Alemães (p. 228): Audi: A3 Cup

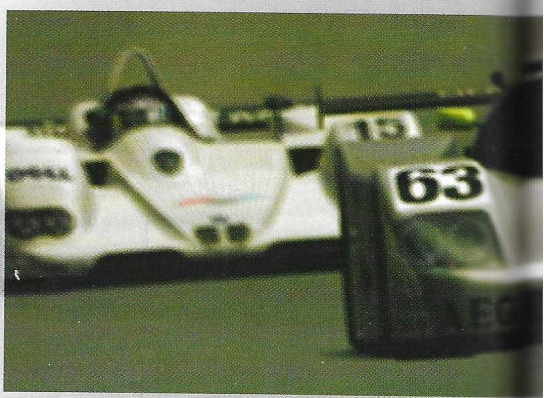
Carros Japoneses (p. 229-230): Mazda: Club "RE", Mazda: NR-A RX-8 Cup, Mitsubishi Motors: Mirage Cup, Nissan: Club "Z", Subaru: Stars of Pleiades

Driving Mission (p. 250, 254): 12: 3 Lap Battle, 27: 1 Lap Magic

Licenças (p. 35): B-10

Informação do Circuito

Laguna Seca Raceway	
Comprimento	*2.24 milhas*
Mudanças na Elevação	*180.4 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo, lombas ocasionais*
Modo Reverse	*Não*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*



TRUQUES E DICAS

Esta pista requer muita precisão: se derraparem podem acabar por pisar a gravilha e perder muito tempo. Abordem a curva em U [1] do lado direito. Devem travar quando nivelarem o carro com o sinal "2". Passem pela curva com aceleração moderada. Ataquem a próxima curva [2] do lado esquerdo. Travem quando nivelarem o carro com o sinal "1" e mantenham-se sempre do lado de dentro da curva. Na recta, deslizem para o exterior e ataquem a curva na secção [3].

Nivelem o carro com o sinal "1", apliquem os travões a fundo e virem abruptamente para a direita. Na recta, sigam da esquerda para a direita e travem na curva da secção [4] quando estiverem nivelados com o sinal "2". Sigam pelo lado de dentro. Assim que possível, acelerem e aproximem-se do exterior da pista. Ataquem a próxima curva [5] do lado direito e travem quando nivelarem o carro com o sinal "1". Passem por cima da berma no lado interior da curva.

Na recta seguinte, encostem-se à esquerda até alcançarem a berma antes da entrada na secção [6], à direita. Travem com força antes de alcançarem a colina e curvem para dentro para passarem por cima das bermas desta secção em S. De seguida, mantenham-se no meio da pista até se encontrarem aproximadamente a meio da curva na secção [7], e de seguida acelerem suavemente e virem para dentro até tocarem na berma.

A aceleração deve catapultar-vos para o exterior da próxima recta. Ataquem a curva na secção [8] a partir da esquerda e travem quando se nivelarem com o sinal "1". Permaneçam no interior da curva e deixem o carro fugir para o interior conforme aceleram. Ataquem a curva seguinte [9], que leva até à meta. Travem no último momento quando se nivelarem com o "2" e permaneçam no interior enquanto curvam lentamente. Acelerem assim que possível e aproximem-se do exterior da recta final em [10]. Aqui, permaneçam na direita em jeito de preparação para a curva à esquerda que surge no seguimento da meta, na secção [1].

Nível de Dificuldade

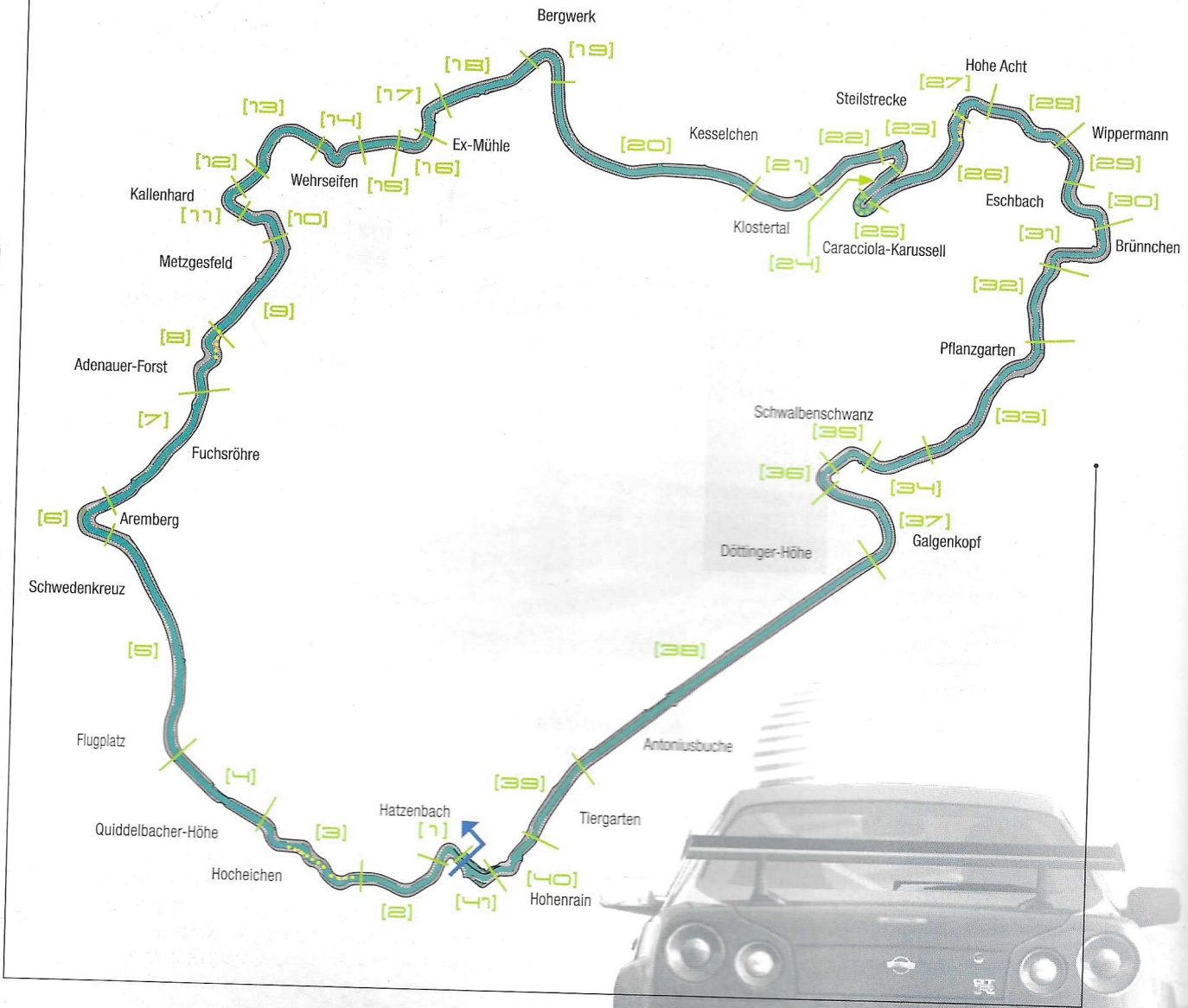
Secção	Laguna Seca Raceway
[1]	*****
[2]	****
[3]	***
[4]	****
[5]	***
[6]	*****
[7]	***
[8]	**
[9]	****
[10]	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League Records

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Rodagem (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Laguna Seca Raceway	01:02.332	Toyota Mineita 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	01:03.696	Nissan R89C Race Car 1989	1,135	900	13.8	13.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:04.631	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12.0	16.0	50	55	-	-	16	75	105
	01:11.900	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	12	38	53
	01:13.781	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	50	60	6	6	10	50	70
	01:23.794	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:28.190	HPA Motorsports Stage II R32 2004	600	1,308	6.4	5.9	72	72	-	-	-	-	-
	01:28.454	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002	294	1,068	15.2	15.2	95	95	4	4	14	30	30
	01:37.937	Lotus Motor Sport elise 1999	236	700	7.0	9.4	102	102	4	4	9	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

NÜRBURGRING



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Professional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 220): Nürburgring 24h Endurance, Nürburgring 4h Endurance

Europe (p. 224-225): Pan Euro Championship, Deutsche Touring Car Meisterschaft, Europe Classic Car League, 1000 Miles!, Schwarzwald Liga B

Carros Alemães (p. 228): BMW: Club "M", Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow, Volkswagen: Lupo Cup

Driving Mission (p. 257-261): 34: 1 Lap Magic

Licenças (p. 40, 42, 43, 44, 53, 54, 59): A-7, A-14, A-16, IB-2, IA-13, IA-15, S-16

Informação do Circuito

Nürburgring Nordschleife	
Comprimento	*12.94 milhas*
Mudanças na Elevação	*984.2 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Qualidade variável, muitas lombas*
Modo Reverse	*Não*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] pela direita, comecem a travar e façam-na por dentro. Deixem que a aceleração vos leve a sair da curva pela direita, mas não toquem na berma exterior. Aproximem-se da curva à direita na secção [2] a partir do lado esquerdo, e virem para a direita para passarem junto à berma. Como existem aqui muitas lombas, tentem manter-se no centro da pista até alcançarem a combinação de curvas na secção [3]. Travem junto da berma da esquerda e depois mantenham-se juntos da berma interior durante a curva para a direita. Atravessem as próximas duas curvas pelo meio da pista. Antes da curva à esquerda, travem brevemente e deixem a aceleração levar-vos até à berma do lado direito da estrada. Aproximem-se da próxima curva à direita mais ou menos pelo meio da pista, travem quando a berma surgir na direita e depois virem para dentro de modo a colarem-se à berma no interior da curva. Passem por cima da berma durante a curva à esquerda e deixem-se levar até ao lado direito da pista conforme entram na recta em [4]. Mantenham-se no meio da pista até alcançarem a colina e de seguida mudem para o lado esquerdo na secção [5]. Assim que saltarem a pequena lomba, virem à direita e passem junto à berma. Mantenham-se no meio da pista durante a próxima recta – mais uma vez, as lombas abundam. Passem junto às bermas do lado esquerdo e façam a curva à esquerda. Travem para a curva em [6] logo a seguir ao final da berma da esquerda, virem para o interior e passem junto da berma no interior da curva. Desçam a encosta em [7], mantendo uma linha o mais recta possível sem tocar nas bermas no interior das curvas. Conduzam do lado esquerdo do vale, e de seguida subam para a direita, travem quando nivelarem o carro com o sinal branco (do lado direito da estrada) e virem para a esquerda por cima da berma. Travem antes da primeira curva à direita da secção [8] logo após passarem pelas letras na pista e mantenham-se junto à berma. Comecem a travar antes de passarem pelo sinal à direita e virem para a esquerda, junto à berma. No final da berma do lado esquerdo, mantenham-se no meio da pista e atravessem as seguintes curvas a uma velocidade constante. Na secção [9], mantenham-se do lado direito da pista, passem pelo interior da curva à esquerda e travem antes da próxima curva à esquerda na secção [10]. Passem para o lado esquerdo, colem-se à berma e deixem que a aceleração vos transporte até ao lado direito da pista. Na secção [11], mantenham-se do lado esquerdo, comecem a travar no início da berma e atravessem a curva pelo lado de dentro. Na secção [12], mantenham-se no centro da pista, travem antes do início das bermas e atravessem a berma da esquerda até à secção de pista acidentada em [13]. Nas curvas seguintes, mantenham-se o máximo possível na direita. Na curva em [14], travem quando se nivelarem com o sinal "Wehrseifen", entrem na curva à direita, travem antes do final da berma do lado direito e virem à esquerda. Passem pela curva à esquerda sensivelmente a meio da pista e façam o mesmo na próxima curva à direita. Na secção [15], mantenham-se do lado direito da pista. Travem antes da curva em [16] junto ao primeiro sinal direccional e virem à esquerda. Permaneçam do lado esquerdo até ao final da berma na secção [17], virem abruptamente à direita, passem junto à berma no interior da curva e deixem que a aceleração vos transporte até ao lado esquerdo da pista.

Na secção [18], mantenham-se no centro da pista, passem junto à berma na curva à esquerda, travem junto ao sinal "Bergwerk" e passem pela curva [19] pelo lado de dentro. A subida em [20] tem muitas lombas e é muito desnivelada, por isso devem manter-se no meio da pista (excepto, claro, no caso das curvas). Antes da curva do lado esquerdo na secção [21], mudem para o lado direito e cortem rapidamente pelo lado esquerdo da pista. Atravessem a curva à direita na secção [22] pelo lado direito. Deixem que a aceleração vos transporte de novo até ao lado esquerdo de modo a conseguirem travar para a curva em [23] pouco antes do início da berma do lado esquerdo. Façam a curva junto à berma interior. Passem pela secção [24] em linha recta e travem após passarem pela última árvore do lado esquerdo para atravessarem a curva apertada em [25]. Curvem para o interior de modo a não saírem da pista e mantenham-se do lado direito durante a primeira parte da secção [26]. Atravessem a primeira curva à esquerda do lado esquerdo da pista. De seguida, deixem que a aceleração vos transporte de novo até ao lado direito e travem suavemente. Passem pela combinação esquerda-direita junto às bermas, saindo pelo lado esquerdo. Travem antes da falha nas barreiras laterais do lado esquerdo e atravessem a curva [27] pelo interior. Passem pela combinação de curvas na secção [28] do mesmo modo: não travem e mantenham-se no meio da pista durante as rectas e no interior quando atravessarem as curvas. Comecem a travar antes da última curva do lado direito. No final da curva, deixem que a aceleração vos transporte até ao lado esquerdo da pista na secção [29]. No final da berma, virem para o lado direito, passem junto à berma interior durante a curva do lado direito e deixem-se descair para o lado esquerdo até pisarem as bandas sonoras. Aproximem-se da primeira curva na secção [30] do lado esquerdo, travem suavemente, mantenham-se junto do lado de dentro da curva e atravessem a curva à direita no final da escapatória pavimentada. Aproximem-se do interior da curva e deixem-se transportar para a esquerda até alcançarem a próxima zona pavimentada. Assim que esta terminar, travem suavemente e passem pela curva do lado direito na secção [31]. Mantenham-se junto do lado direito e travem junto às enormes letras brancas na pista antes da combinação esquerda-direita. Após a subida, passem pelas curvas suaves na secção [32] em linha recta. Antes da curva à direita na secção [33], mantenham-se na esquerda, travem assim que completarem o salto e aproximem-se o máximo possível do lado direito. A superfície é muito irregular durante as próximas curvas. Travem antes do início da berma do lado direito na secção [34]. Mantenham-se no centro da pista. Travem de novo na secção [35] antes da falha do lado esquerdo na barreira de protecção. Virem, colem-se à berma da esquerda e deixem que a aceleração vos transporte para o exterior conforme saem da curva. Atravessem a segunda curva apertada em [36] e mantenham-se na secção de cimento. Quando se aproximarem das curvas à direita na secção [37], colem-se à esquerda. Travem antes do final da berma do lado esquerdo e virem à direita. Mantenham-se do lado direito da pista e acelerem rapidamente. A longa recta em [38] é acidentada. Após passarem pela ponte, colem-se à esquerda até chegarem à curva na secção [39]. Atravessem a próxima curva à direita e voltem ao meio da pista. Na secção [40], colem-se ao lado esquerdo. Quando se alinharem com o sinal do lado esquerdo, travem e fiquem na esquerda. Na curva passem junto à berma na direita. Façam a próxima curva à esquerda. Na secção [41] travem quando se alinharem com a faixa de cimento do lado esquerdo. Curvem e alcançam a recta final.

Nível de Dificuldade

Secção	Nürburgring Nordschleife
[1]	★★★
[2]	★★★
[3]	★★★★
[4]	★★
[5]	★★★★
[6]	★★★
[7]	★★★★
[8]	★★★★
[9]	★★★
[10]	★★★★
[11]	★★★
[12]	★
[13]	★★★★★
[14]	★★★★
[15]	★★
[16]	★★★
[17]	★★★★
[18]	★★
[19]	★★★★
[20]	★★
[21]	★★★
[22]	★★★
[23]	★★★★
[24]	★★
[25]	★★★★★
[26]	★★★
[27]	★★★★
[28]	★★★★
[29]	★★★
[30]	★★★
[31]	★★★
[32]	★★★★
[33]	★★★★
[34]	★★★
[35]	★★★★
[36]	★★★★
[37]	★★★
[38]	★★
[39]	★★★
[40]	★★★★
[41]	★★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

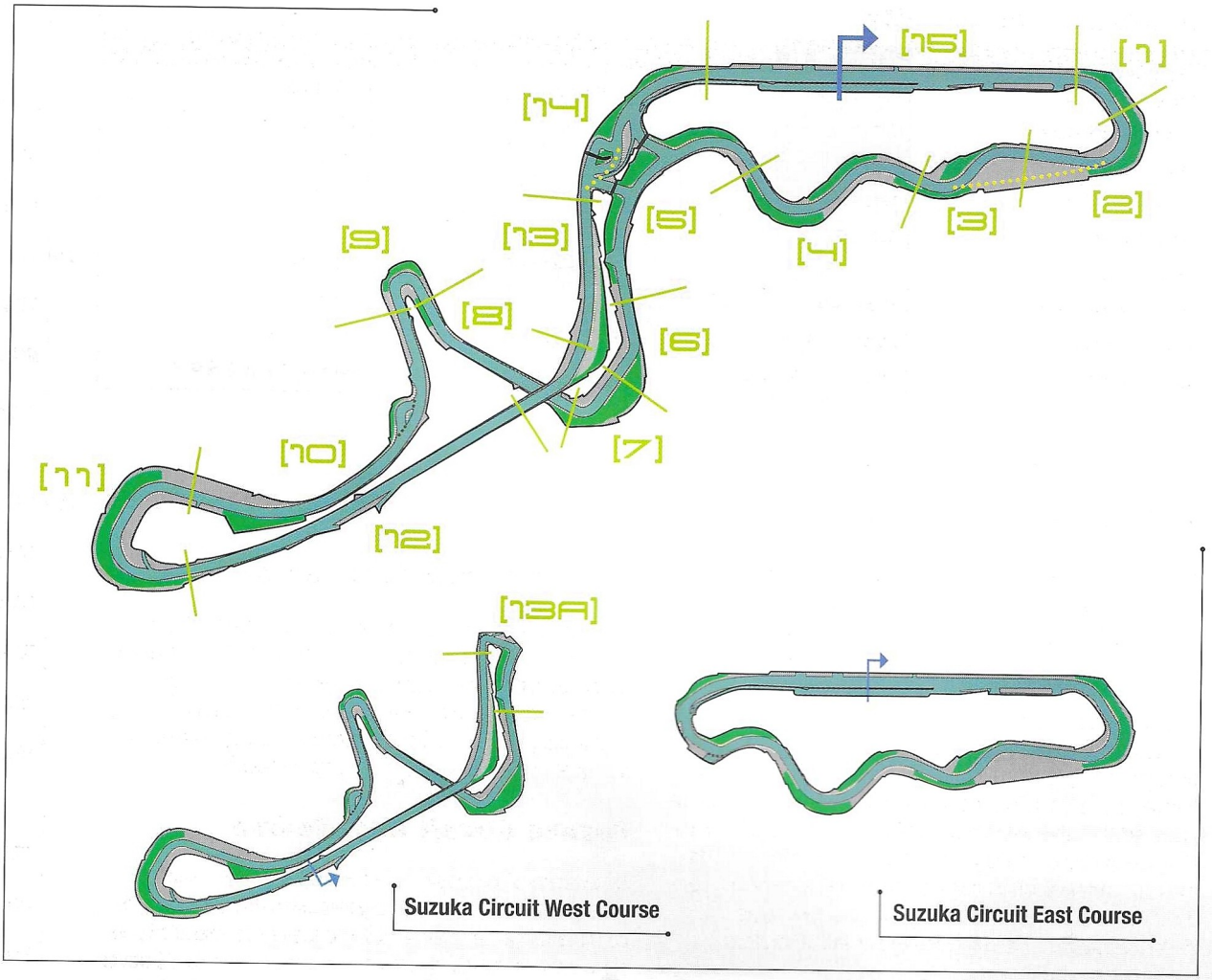
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Nürburgring	05:06.259	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	05:26.641	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	12.6	12.6	45	45	-	-	16	75	105
	05:52.637	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1,030	1,000	14.8	13.8	80	80	6	6	17	38	53
	06:01.248	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	12.8	10.8	80	80	6	6	16	38	53
	06:17.001	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,091	15.8	14.3	65	65	6	8	14	25	45
	06:22.920	Lotus Elise 111R 2004	276	782	4.0	4.2	121	121	5	5	13	20	30
	06:41.604	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1,080	14.4	12.8	65	65	6	6	15	38	53
	06:41.823	Tommy Kaira ZZ-S 2000	205	627	7.3	9.2	102	102	1	7	13	30	30
	06:54.457	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
[illegible]
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

SUZUKA CIRCUIT



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Suzuka Circuit

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 220): Suzuka 1000 km

Europe (p. 225): Europe Classic Car League, Schwarzwald Liga B

Japan (p. 226): Japan Championship, All Japan GT Championship, Japanese 80s Festival

Carros Americanos (p. 227): Saleen: Saleen S7 Club

Carros Britânicos (p. 227): MG: MG Festival

Carros Franceses (p. 227): Renault: Clio Trophy

Carros Alemães (p. 228): BMW: Club "M", Volkswagen: Beetle Cup, Volkswagen: Lupo Cup

Carros Japoneses (p. 229-230): Honda: Type R Meeting, Mazda: Club "RE", Mitsubishi Motors: Mirage Cup, Nissan: Race of the Red "R" Emblem, Subaru: Stars of Pleiades, Toyota: Altezza Race

Driving Mission (p. 251, 254): 16: 3 Lap Battle, 26:1 Lap Magic

Licenças (p. 39, 41, 44, 49, 58): A-4, A-9, A-10, IB-3, IA-2, S-12

Suzuka Circuit East Course

Beginner (p. 217): FF Challenge, 4WD Challenge

Europe (p. 225): Euro Hot Hatch League

Japan (p. 226): All Japan GT Championship, Japanese Compact Cup

Carros Franceses (p. 227-228): Renault: Megane Cup, Peugeot: 206 Cup

Carros Alemães (p. 228): Audi: A3 Cup, Opel: Speedster Trophy

Carros Japoneses (p. 229-230): Honda: Civic Race, Nissan: Micra Brothers, Toyota: Vitz Race

Driving Mission (p. 252): 19: 3 Lap Battle

Informação do Circuito

	Suzuka Circuit	Suzuka Circuit East Course	Suzuka Circuit West Course
Comprimento	3.61 milhas	1.39 milhas	2.16 milhas
Mudanças na Elevação	131.2 pés	110.2 pés	45.6 pés
Piso	Asfalto	Asfalto	Asfalto
Condição da Pista	Superfície nova	Superfície nova	Superfície nova
Modo Reverse	Não	Não	Não
Principal Objectivo	-	Velocidade Máxima	Aceleração
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★	★★★★
Categoria Tuning	Pistas Complexas	Pistas Mistas	Pistas Mistas
Desbloquear Pista	Após 71 dias (11 de Junho)	Disponível desde o início	Após 127 dias (6 de Agosto)

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] pelo lado esquerdo da pista. Na linha horizontal (na estrada), virem com firmeza para a direita e conduzam por cima da berma. Deixem-se levar para o exterior e depois virem para a curva na secção [2]. Mantenham-se na direita na recta para se prepararem para a primeira curva da secção [3]. Quando virem o início da barreira de segurança cinzenta, virem para a esquerda de forma a quase tocarem na berma. Ao passarem a curva, levantem o pé do acelerador e virem para a parte seguinte da curva em "S". Mantenham-se também aqui colados à berma. Conduzam pela combinação de curvas na secção [4] da mesma forma, na última conduzindo por cima da berma para estabilizar o carro. Façam a primeira curva na secção [5] de forma apertada, tentando emergir no lado esquerdo.

Ao aproximarem-se da curva [6], mantenham-se à esquerda até chegarem ao sinal "50m", depois virem por cima da berma para passarem para a pequena recta, onde devem deixar-se levar para perto da berma esquerda. Na secção [7], travem mais ou menos no final da berma no lado esquerdo e depois conduzam sobre a berma direita. A seguir deixem-se levar para a esquerda. Conduzam pela curva à direita na secção [8] o mais próximo possível da direita, para poderem travar para a curva em "U" [9] ao passarem pelos fardos de palha (também à direita). Durante esta curva, virem o mais rapidamente que conseguirem (levantem o acelerador se precisarem), acelerando agressivamente logo que possam. Na longa curva na secção [10], fiquem na direita para estarem em posição para atacar a combinação de curvas na secção [11]. Um pouco antes da berma começar no interior da primeira curva, virem com firmeza para a esquerda e conduzam pela combinação de curvas em "U" num arco amplo. Podem conduzir pela berma se precisarem. Fiquem no lado direito durante a secção [12]. Aproximem-se da longa curva à esquerda na secção [13] vindo do extremo direito, virando ao passarem pelo sinal "50m" e conduzindo logo após a berma. Dependendo da velocidade do vosso veículo, podem precisar de levantar o pé do acelerador (ou até travar) para a curva apertada inicial. Podem deixar-se levar para o lado direito da delimitação da pista, mas devem mudar imediatamente para a esquerda e travar ao passarem pelo sinal "Konami", em antecipação da chicana [14]. Virem à direita, rocem a berma e mantenham-se no meio da estrada, depois virem para a esquerda com firmeza e fiquem na direita até chegarem à recta na secção [15].

Suzuka Circuit East Course

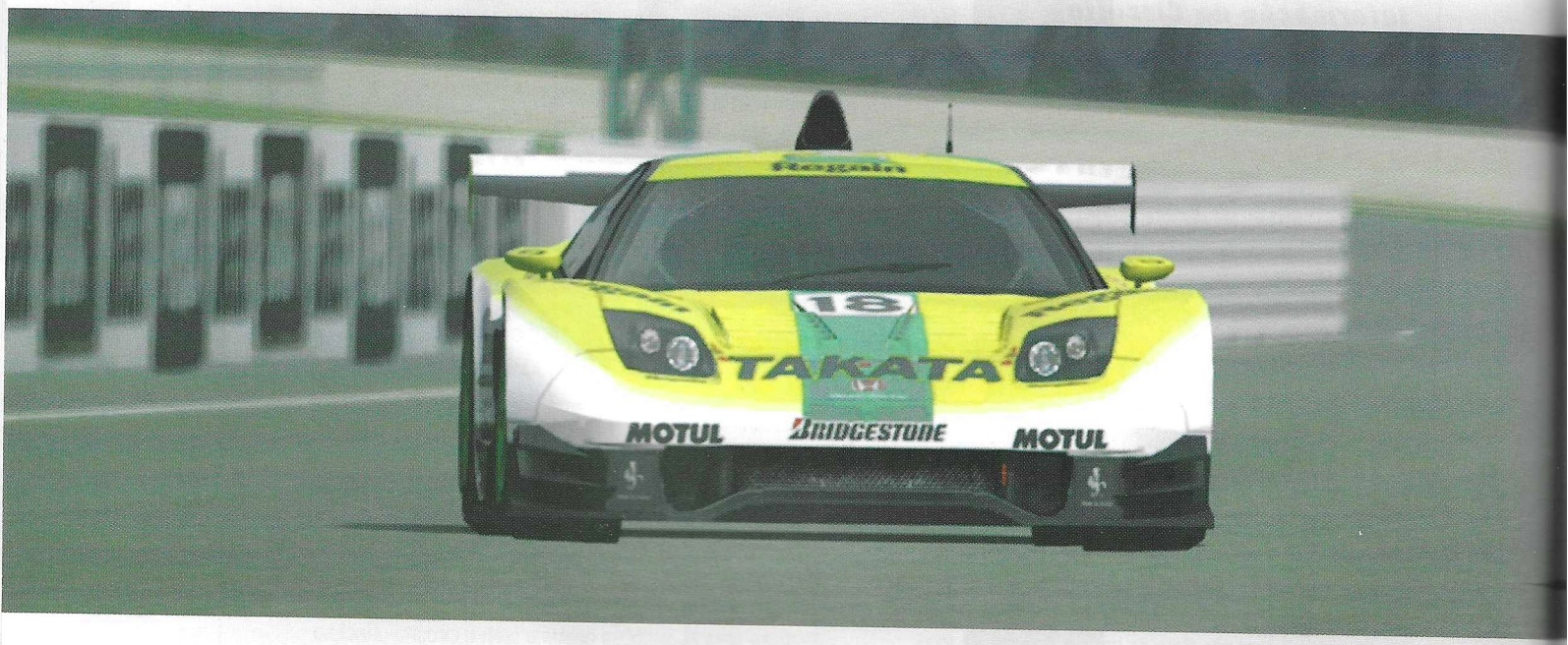
As dicas para as secções comuns com o circuito principal irão, obviamente, aplicar-se nos primeiros quatro segmentos desta pequena pista. Façam a primeira curva [5] de forma apertada ao início. Na curva seguinte à direita [14] conduzam por cima da berma interior e mantenham-se na direita até poderem virar para a recta na secção [6].

Suzuka Circuit West Course

Aproximem-se da longa curva na secção [13] vindo do extremo direito, virem quando passarem pelo sinal "50m" e conduzam logo após a berma. Dependendo da velocidade do carro, poderão ter de levantar o pé do acelerador ou até travar por um momento. Podem deixar-se ser levados para o lado direito, mas devem trocar para o lado esquerdo e travar ao de leve no exterior para a primeira curva na secção [13A] ao passarem pelo sinal "50m". Conduzam pela combinação de curvas em "U" num grande arco e incluam as três bermas na vossa trajectória. As secções [5|6] à [12] correspondem às do circuito completo, por isso sigam essas dicas para o resto da pista.

Nível de Dificuldade

Secção	Suzuka Circuit	Suzuka Circuit East Course	Suzuka Circuit West Course
[1]	★★★★	★★★★	-
[2]	★★★	★★★	-
[3]	★★	★★	-
[4]	★★★	★★★	-
[5]	★★	★★	-
[6]	★★★	-	★★★
[7]	★★★	-	★★★
[8]	★	-	★
[9]	★★★	-	★★★
[10]	★	-	★
[11]	★★★	-	★★★
[12]	★	-	★
[13]	★★★	-	★★★
[13A]	-	-	★★★★
[14]	★★★★	-	-
[15]	★	★	-



Recordes da Gran Turismo 4 Online League

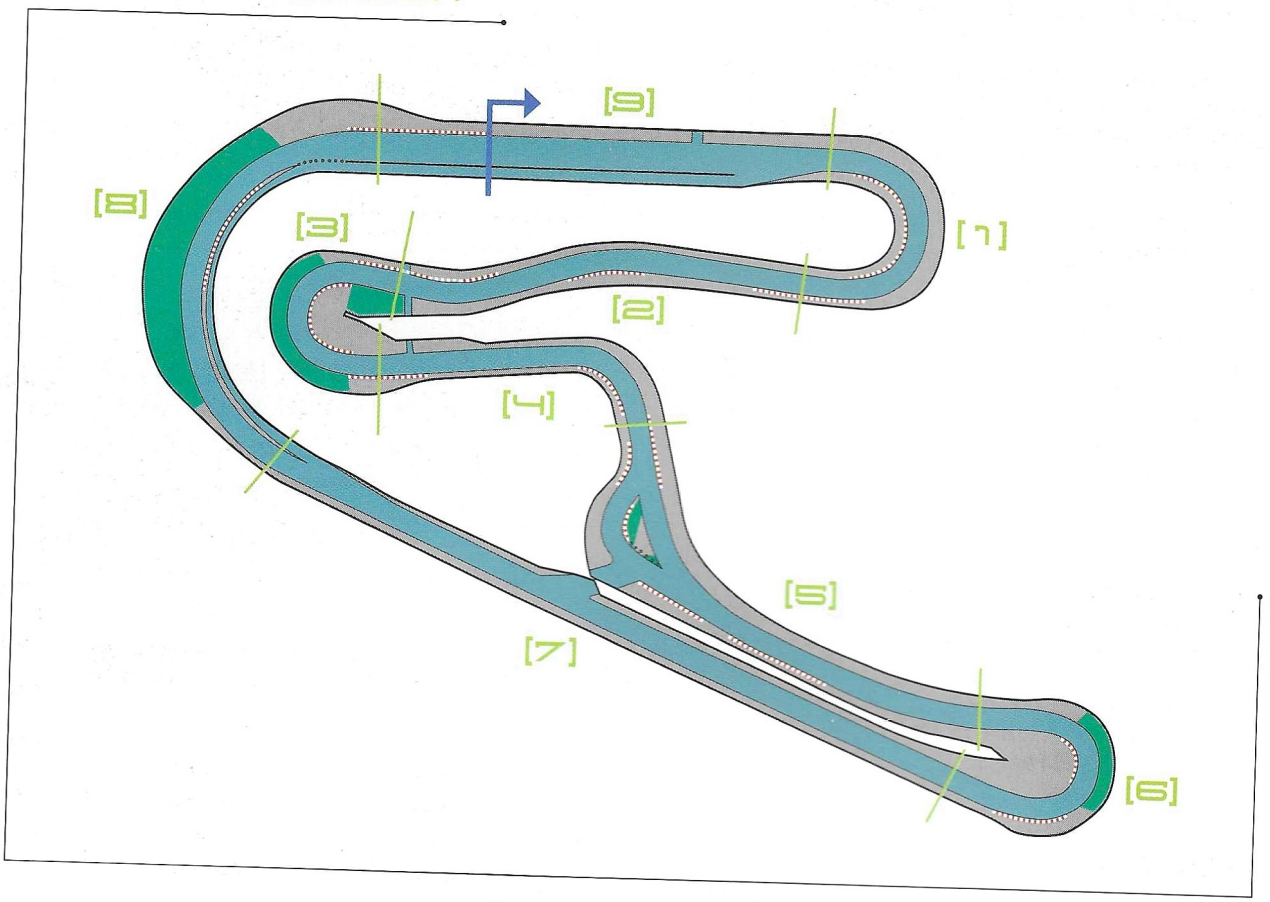
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Suzuka Circuit	01:28.031	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	60	60	6	6	18	63	88
	01:30.413	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20.0	20.0	45	45	-	-	16	75	105
	01:31.282	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	25	63	88
	01:39.220	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	75	6	6	12	70	85
	01:41.853	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	18.3	16.3	54	55	7	7	15	50	70
	01:43.306	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11.6	9.2	66	66	6	6	15	30	30
	01:44.618	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	14	38	53
	01:45.460	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	6.0	4.4	70	70	5	3	12	30	30
	01:53.676	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.8	10.2	89	89	4	4	19	-	-
Suzuka Circuit East Course	00:35.356	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	00:36.324	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:38.033	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	20.0	20.0	60	60	7	7	17	63	88
	00:41.184	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	75	6	6	10	70	85
	00:41.752	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	11	38	53
	00:42.939	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	12.0	12.5	90	90	5	6	11	30	30
	00:44.754	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	14	25	45
	00:46.140	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5.9	4.0	62	62	3	3	16	-	-
	00:48.912	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suzuka Circuit West Course	00:53.349	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:54.670	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:56.885	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	7	7	25	63	88
	01:01.407	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	6.4	8.0	65	65	2	3	14	70	85
	01:03.070	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	16.0	13.0	70	70	5	2	15	30	30
	01:03.393	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	12.3	12.3	55	55	3	6	12	38	53
	01:04.006	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1,100	13.4	12.8	50	60	6	6	11	18	21
	01:08.223	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	100	102	4	4	9	-	-
	01:14.655	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	10.0	7.6	67	67	5	5	10	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TSUKUBA CIRCUIT



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Tsukuba Circuit

Beginner (p. 217): FR Challenge, Lightweight K-Car Cup

Professional (p. 218): Tuning Car, World Compact

Extreme (p. 219): Real Circuit Tours

Endurance (p. 220): Roadster 4h Endurance, Tsukuba 9h Endurance

Japan (p. 226): Japan Championship, Japanese 70s Classics, Japanese 80s Festival, Japanese Compact Cup

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Lotus Classic

Carros Franceses (p. 227-228): Citroen: 2HP – 2CV Classics, Renault: Clio Trophy, Peugeot: 206 Cup

Carros Alemães (p. 228): Volkswagen: Beetle Cup, Volkswagen: Lupo Cup, Volkswagen: GTi Cup

Carros Italianos (p. 229): Alfa Romeo: GTA Cup

Carros Japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Copen Race, Honda: Type R Meeting, Isuzu: Isuzu Sports Classics, Mazda: NR-A Roadster Club, Mazda: NR-A RX-8 Cup, Mitsubishi Motors: Mirage Cup, Nissan: Silvia Sisters, Subaru: Subaru 360 Race, Subaru: Stars of Pleiades, Suzuki: Suzuki K-Car Cup, Suzuki: Suzuki Concepts, Toyota: Altezza Race, Toyota: Vitz Race

Carros Coreanos (p. 230): Hyundai: Hyundai Sports Festival

Mission (p. 248, 252, 255): 6: The Pass, 20: 3 Lap Battle, 30: 1 Lap Magic

Licenças (p. 31, 35, 37, 44): B-5, B-13, B-16, IB-1

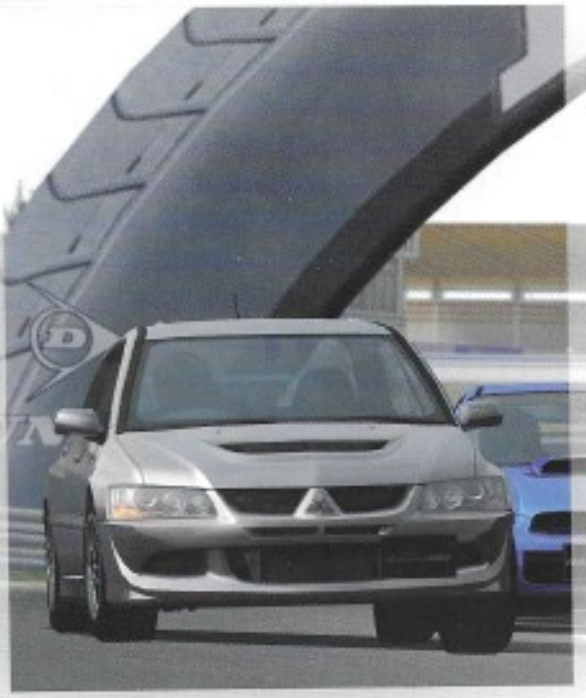
Tsukuba Circuit – WET

Special (p. 222-223): Tsukuba Wet Race (Easy), Tsukuba Wet Race (Normal), Tsukuba Wet Race (Hard)

Informação do Circuito

	Tsukuba Circuit	*Tsukuba Circuit – WET*
Comprimento	*1.27 milhas*	*1.27 milhas*
Mudanças na Elevação	*17.4 pés*	*17.4 feet*
Piso	*Asfalto*	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova*	*Superfície nova*
Modo Reverse	*Não*	*Não*
Principal Objectivo	*Aceleração*	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★	★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Simples*	*Pistas Simples*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*	*Após 337 dias (4 de Março)*

TRUQUES E DICAS



Aproximem-se da curva na secção [1] pelo interior, travem ao chegar à secção laranja do muro e colem-se à berma interior. Endireitem o volante o mais cedo possível e acelerem rapidamente. Conduzam pela secção [2] numa linha a direito e toquem ligeiramente na berma. Pouco depois da ligeira curva à direita devem estar no meio da estrada. Travem aqui de forma breve, virem para a curva [3] e mantenham-se perto do interior fazendo uso da berma. Enquanto aceleram, o vosso ímpeto deve levar-vos para o exterior, à direita, da pequena recta na secção [4]. Depois de passarem as bermas à direita movam-se imediatamente para o lado esquerdo da pista. Ao passarem pelos fardos de palha cobertos de plástico, desacelerem rapidamente, virem com firmeza para a direita e toquem ao de leve nas bermas – devem ser levados para o lado esquerdo da pista na secção [5].

Fiquem à esquerda até à próxima curva e depois manobrem em direcção à berma direita. Aproximem-se da curva [6] pela direita, travando pouco depois do pequeno sinal "50m" verde. Devem fazer uma trajectória interior apertada nesta curva – podem conduzir pelas bermas – e saír dela o mais cedo possível para acelerar em direcção à longa recta [7]. Entrem na curva [8] pelo lado esquerdo e travem ligeiramente depois do sinal "50m". Virem com firmeza para a direita e mantenham-se perto do interior – façam uso da berma se precisarem. Quando esta acabar é prego a fundo, mas cuidado para não irem demasiado para o exterior. Aqui devem evitar as bermas – o contacto irá cortar-vos a velocidade ao entrarem na secção [9].

Tsukuba Circuit – WET

É a mesma pista, mas em asfalto molhado. Como tal, devem travar mais cedo, acelerar mais tarde e ter em mente que o carro tem muito mais tendência para derrapar (e durante mais tempo) do que em estrada seca.

Nível de Dificuldade

Secção	Tsukuba Circuit	Tsukuba Circuit – WET
[1]	***	****
[2]	*	*
[3]	***	****
[4]	***	****
[5]	*	*
[6]	****	*****
[7]	*	*
[8]	***	***
[9]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

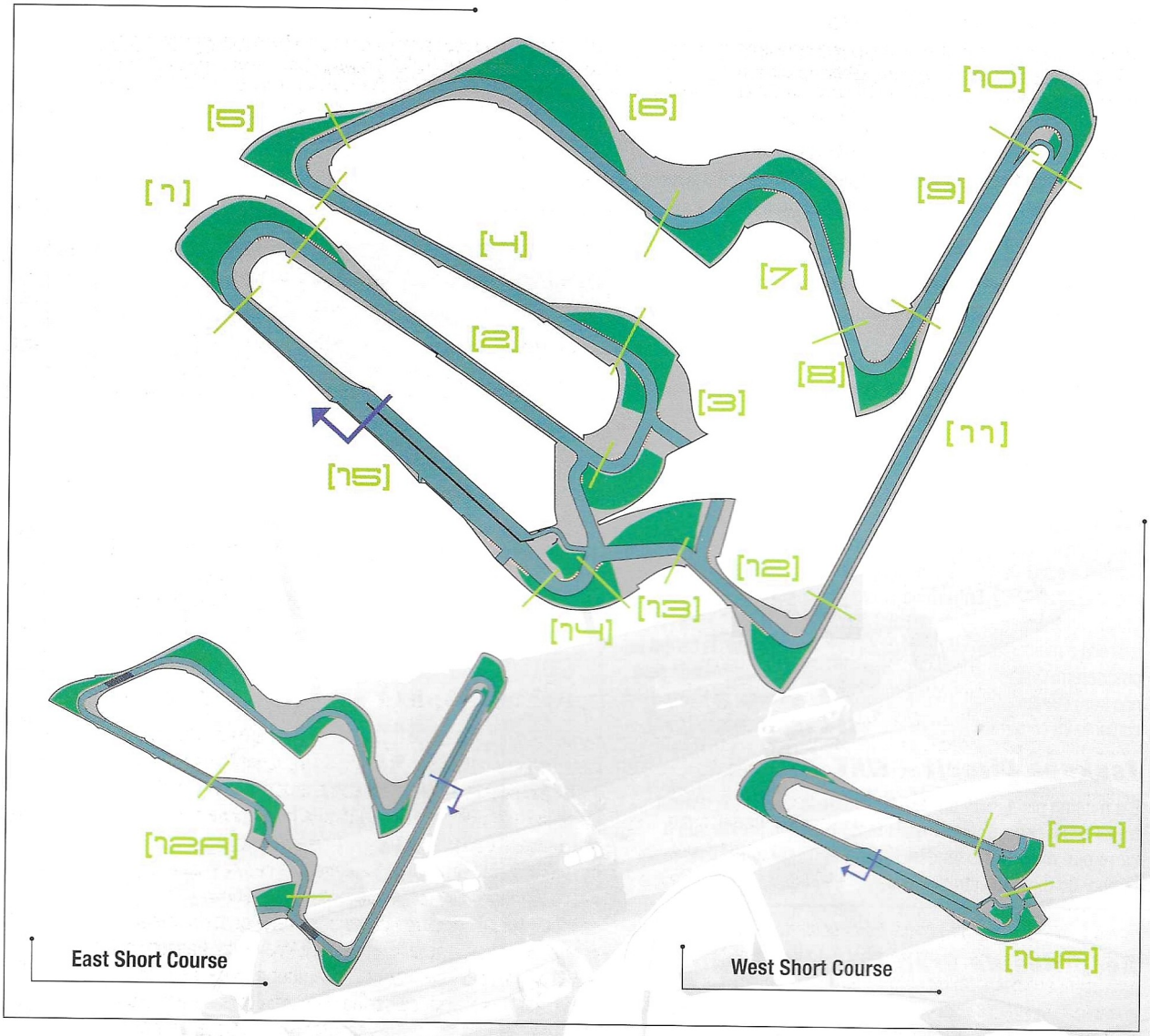
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora(frente)	Barra Estabilizadora(traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Tsukuba Circuit	00:39.474	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:39.867	Audi R8 Race Car 2001	1,056	900	12.0	12.0	55	55	5	5	17	63	88
	00:40.348	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:43.514	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6.0	4.4	66	66	5	3	12	30	30
	00:43.764	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	75	6	6	10	70	85
	00:44.510	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	16.2	12.1	45	45	3	6	8	25	45
	00:45.851	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1,100	13.4	12.8	50	80	6	6	11	21	21
	00:47.490	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	100	102	4	4	9	-	-
	00:52.545	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	10.0	7.6	67	67	5	5	10	-	-
Tsukuba Circuit – WET	00:47.084	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	16	63	88
	00:50.190	Bentley Speed 8 Race Car 2003	1,051	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	00:51.916	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	85	85	6	6	8	70	85
	00:52.558	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	18	75	105
	00:53.195	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6.0	4.4	74	74	4	4	14	30	30
	00:54.055	Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000	596	1,150	14.4	14.4	65	65	6	6	6	38	53
	00:55.130	ASL Garaiya 2002	293	728	7.7	9.2	73	73	7	7	13	30	30
	00:57.181	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	4.8	5.4	55	65	7	7	10	27	33
	01:02.285	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TWIN RING MOTEGI



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Twin Ring Motegi – Road Course

Professional (p. 218): Race of NA Sports

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup, Formula GT World Championship, Real Circuit Tours

Endurance (p. 221): Motegi 8h Endurance

Japan (p. 226): Japan Championship, All Japan GT Championship,

Carros Franceses (p. 227): Renault: Clio Trophy

Carros Alemães (p. 228): Volkswagen: Beetle Cup

Carros Japoneses (p. 229-230): Honda: Type R Meeting, Nissan: Race of the Red "R" Emblem, Toyota: Altezza Race

Driving Mission (p. 249): 9: The Pass

Licenças (p. 32, 33, 40, 54, 55): B-8, B-9, A-6, IA-14, S-1

Twin Ring Motegi – East Short Course

Beginner (p. 217): FF Challenge, Spider & Roadster

Professional (p. 218): Clubman Cup, World Compact

Europe (p. 225): Euro Hot Hatch League

Japan (p. 226): Japanese 90s Challenge, Japanese Compact Cup

Carros Alemães (p. 228): BMW: 1 Series Trophy

Carros Japoneses (p. 229-230): Honda: Civic Race, Mazda: NR-A Roadster Club, Toyota: Vitz Race

Twin Ring Motegi – West Short Course

Beginner (p. 217): Sunday Cup

Carros Britânicos (p. 227): Triumph: Spitfire Cup

Carros Japoneses (p. 230): Suzuki: Suzuki Concepts

Informação do Circuito

	Twin Ring Motegi – Road Course	Twin Ring Motegi – East Short Course	Twin Ring Motegi – West Short Course
Comprimento	2.98 milhas	2.13 milhas	0.93 milhas
Mudanças na Elevação	99.7 pés	99.7 pés	10.2 pés
Piso	Asfalto	Asfalto	Asfalto
Condição da Pista	Superfície Nova	Superfície Nova	Superfície Nova
Modo Reverse	Não	Não	Não
Principal Objectivo	Velocidade Máxima	Velocidade Máxima	Velocidade Máxima
Nível de Dificuldade	***	**	**
Categoria de Tuning	Pistas Mistas	Pistas Simples	Pistas Simples
Desbloquear Pista	Após 211 dias (29 de Outubro)	Após 85 dias (25 de Junho)	Disponível desde o início

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 98S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da combinação de curvas em [1] a partir do lado esquerdo e depois virem para dentro e travem quando se nivelarem com o sinal "50m". Tentem passar este par de curvas como se fossem uma só, com o volante numa posição fixa e mantendo uma velocidade constante. Na recta em [2], acelerem assim que for possível e mantenham-se do lado direito da pista até alcançarem o sinal "100m". Comecem a travar e virem à esquerda no sinal "70m". Podem atravessar a combinação de curvas em "U" na secção [3] em linha recta – se possível, passem por cima da berma. Na recta em [4], encostem-se à esquerda, comecem a travar no sinal de "50m" para a curva [5], passem por cima das bermas e acelerem até à secção [6].

Virem à direita a seguir ao túnel e encostem-se ao interior da curva. De seguida, mantenham-se do lado direito até alcançarem o sinal de "50m", virem à esquerda e encostem-se à berma que conduz até à primeira curva da secção [7]. Quando estiverem mais ou menos a meio da primeira curva, comecem a virar para a direita de modo a atravessarem a primeira curva por dentro. Na recta, mantenham-se do lado direito, comecem a travar no sinal de "50m" em preparação para a curva [8] e passem por cima da berma até entrarem na recta da secção [9].

Encostem-se o máximo à esquerda, travem de novo quando se alinharem com o sinal de "50m", façam a curva em [10] de forma suave e acelerem assim que possível para entrarem na recta em [11]. Mantenham-se na esquerda e travem para a primeira curva na secção [12] quando se alinharem com o sinal "50m". Passem por cima da lomba para alcançarem a próxima recta, onde se devem manter à direita. Assim que passarem pela ponte, virem para a esquerda e passem pela combinação de curvas nas secções [13] e [14], se necessário tocando nas bermas interiores das curvas. A aceleração na curva final vai levar-vos para o lado esquerdo da pista na secção [15]. Mantenham-se aqui em preparação para a curva [1].

Twin Ring Motegi – East Short Course

Aproximem-se da primeira curva na secção [12] a partir do lado esquerdo. Comecem a travar no sinal de "50m" e acelerem por cima da berma para alcançarem o lado esquerdo da curta recta. Assim que passarem pela ponte, passem colados à berma na secção [12A]. Passem por esta combinação de curvas junto às bermas e levantem o pé do acelerador de tempos a tempos para estabilizar o carro. As secções [4] a [11] são idênticas a Road Course – consultem o início de "Truques e Dicas" para mais detalhes.

Twin Ring Motegi – West Short Course

As secções [1] e [2] são idênticas a Road Course, mas devem manter-se encostados à esquerda na última recta. Comecem a travar, tal como anteriormente, antes do sinal de "100m" e virem à direita no sinal de "70m". Atravessem a combinação de curvas na secção [2A] em linha recta, passando por cima das bermas, caso seja necessário. Na curta recta que conduz à secção [14A] encostem-se à esquerda e virem à direita quando nivelarem o carro com a barreira azul e branca à esquerda. Passem pelas próximas duas curvas com o acelerador a meio, de modo a passarem por cima da berma da última curva e entrarem na recta final em [15]. Encostem-se à esquerda até alcançarem a secção [1].

Nível de Dificuldade

Secção	Road Course	East Short Course	West Short Course
[1]	***	-	***
[2]	*	-	*
[2A]	-	-	**
[3]	***	-	-
[4]	*	*	-
[5]	***	***	-
[6]	**	**	-
[7]	****	****	-
[8]	***	***	-
[9]	*	*	-
[10]	***	***	-
[11]	*	*	-
[12]	***	***	-
[12A]	-	**	-
[13]	**	-	-
[14]	***	-	-
[14A]	-	-	***
[15]	*	-	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

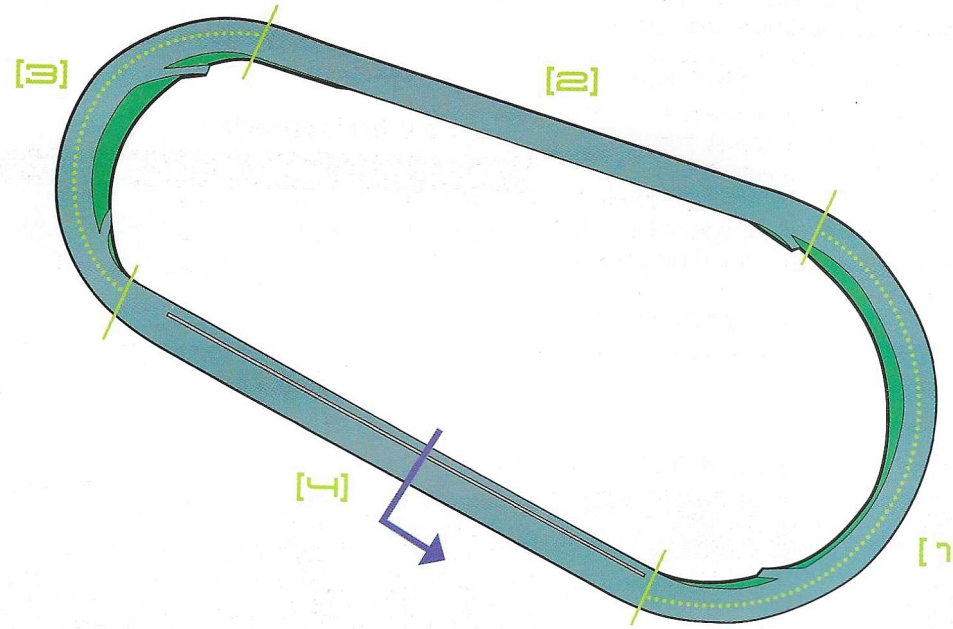
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Road Course	01:19.794	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:21.936	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:23.769	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20.0	20.0	45	45	-	-	16	75	105
	01:30.984	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	75	6	6	12	70	85
	01:32.911	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	8.3	8.3	75	75	4	5	12	30	29
	01:33.025	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	17.7	15.7	57	57	7	7	14	50	70
	01:34.761	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	17.0	17.0	65	65	4	4	7	27	42
	01:42.036	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.7	10.1	95	95	4	4	20	-	-
	01:50.179	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
East Short Course	00:57.068	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:00.337	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	01:03.799	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	10.0	8.8	93	93	3	3	15	65	80
	01:04.172	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:04.847	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	-	-
	01:05.012	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	01:08.779	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1,080	15.4	15.0	90	90	6	6	16	38	53
	01:19.858	Honda NSX-R Concept 2001	295	1,155	13.0	10.0	111	111	5	5	9	4	6
	01:21.745	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
West Short Course	00:23.247	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:23.838	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:25.373	BMW V12 LMR Race Car 1999	1,004	900	15.8	13.8	62	62	6	6	15	63	84
	00:26.290	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	11	30	30
	00:26.306	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	85	6	6	11	70	85
	00:26.466	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	10	38	53
	00:28.370	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1,100	15.8	13.8	55	55	5	5	15	41	63
	00:32.909	Caterham Seven Fire Blade 2002	265	369	9.5	7.2	50	50	4	4	10	-	-
	00:34.737	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Endurance (p. 220): Super Speedway 150 Miles

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

Carros Americanos (p. 227): Chrysler: Crossfire Trophy

Informação do Circuito

Twin Ring Motegi Super Speedway	
Comprimento	*1.50 milhas*
Mudanças na Elevação	*9.8 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície Nova*
Modo Reverse	*Não*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★
Categoria de Tuning	*Pistas Simples*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Aproximem-se da curva [1] do lado direito e virem à esquerda quando estiverem nivelados com o último conjunto de luzes penduradas no muro à direita. Tentem manter uma trajectória de corrida a cerca de meio carro de distância da linha branca na estrada. Quando virem os três mastros, encostem-se ao centro da pista já que vão precisar de passar junto à parede na secção [2]. Antes de chegarem à curva [3], virem à esquerda quando estiverem nivelados com o último conjunto de luzes (penduradas no muro), mas mantenham-se mais no centro da pista. Aqui pode ser necessário travar para não embater na parede, mas depende do carro que conduzirem. Assim que virem os holofotes, deslizem até ao exterior da pista. Permaneçam junto à parede na secção [4] e preparem-se para a curva [1]. Nota relativa às boxes: como a entrada para as boxes na secção [4] tem início logo a seguir à curva, devem conduzir do lado direito da risca branca na estrada durante o último terço da curva em [3] para evitar falhar a entrada – ou, pior ainda, embater no muro.

Nível de Dificuldade

Secção	Twin Ring Motegi Super Speedway
[1]	**
[2]	*
[3]	***
[4]	*

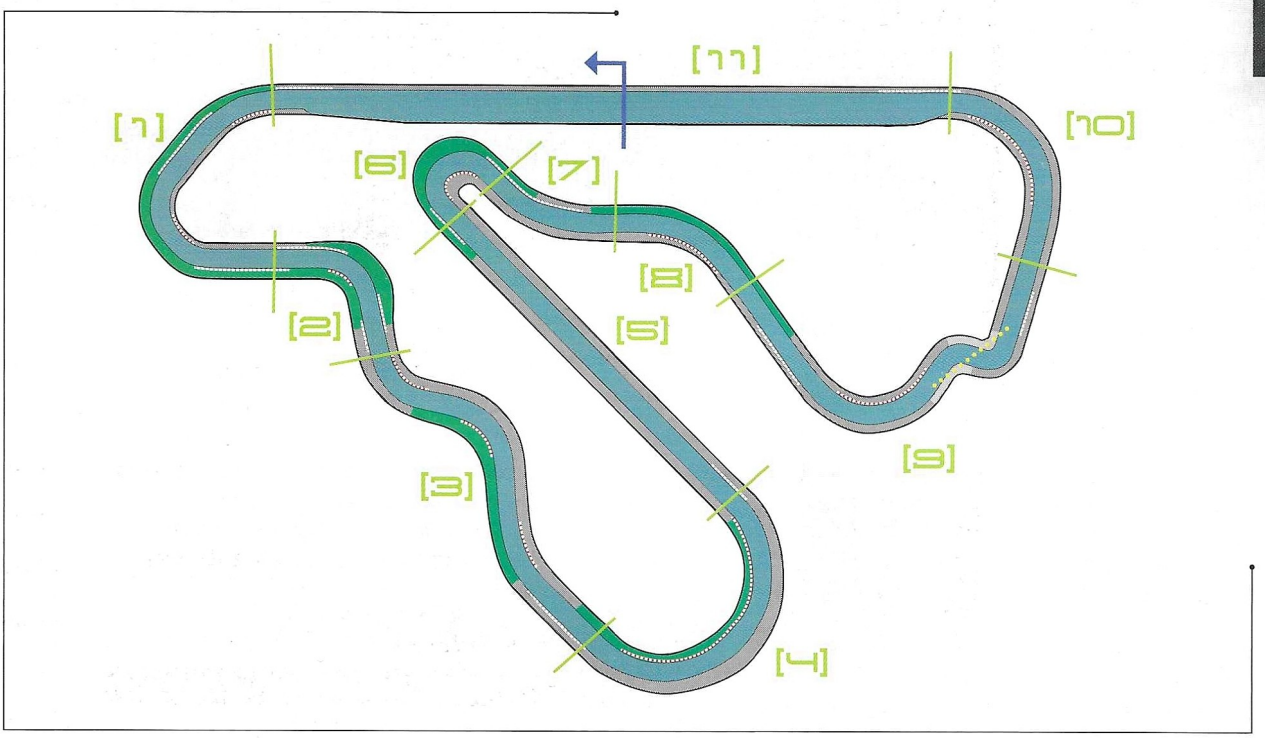
Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Abatanço (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Twin Ring Motegi Super Speedway	00:22.593	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	7	7	25	63	88
	00:23.112	Bentley Speed 8 Race Car 2003	1,051	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	00:24.257	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:27.402	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	66	75	6	6	21	70	85
	00:27.485	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	69	69	5	5	19	30	30
	00:30.463	Tommy kaira ZZII 2000	550	1,000	15.0	16.0	70	70	5	5	15	25	35
	00:31.308	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	12.3	12.3	55	55	3	6	12	38	53
	00:31.748	Lotus Motor Sport Elise 1999	284	637	7.0	9.4	102	102	4	4	9	20	25
	00:32.897	Caterham Seven Fire Blade 2002	227	335	15.0	15.0	50	50	7	7	19	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CIRCUIT DE LA SARTHE
FUJI SPEEDWAY 90S
FUJI SPEEDWAY 2005
INFINEON RACEWAY
LAGUNA SECA RACEWAY
NÜRBURGRING
SUZUKA CIRCUIT
TSUKUBA CIRCUIT
TWIN RING MOTEGI
TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

CIRCUITOS ORIGINAIS

APRICOT HILL RACEWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Apricot Hill Raceway

Professional (p. 218): Clubman Cup

Japan (p. 226): Japanese 90s Challenge

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Elise Trophy

Carros Alemães (p. 228): BMW: Club "M", Mercedes-Benz: SL Challenge

Carros Italianos (p. 229): Alfa Romeo: GTA Cup

Carros Japoneses (p. 230): Toyota: Altezza Race

Licenças (p. 50): IA-4

Apricot Hill Raceway – Reverse

Professional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Race of NA Sports

Europe (p. 224): British Lightweight Series

Japan (p. 226): Japanese 80s Festival

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Lotus Classic

Informação do Circuito

Apricot Hill Raceway	
Comprimento	*2.40 milhas*
Mudanças na Elevação	*83.7 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Após 169 dias (17 de Setembro)*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

TRUQUES E DICAS

Ataquem a combinação de curvas na secção [1] a partir da direita. Assim que a berma do lado direito terminar, apontem o carro ao interior da curva à esquerda. Travem momentaneamente no vértice da curva e acelerem para voltar a estabilizar o carro. Travem em frente da próxima berma e encostem-se ao lado de dentro da curva. De seguida, permitam que a aceleração vos transporte até ao lado de fora da pista. Entrem na próxima curva na secção [2] a partir da esquerda. Quando alcançarem aproximadamente o meio da berma do lado esquerdo, virem para a direita, retirem o pé do acelerador e passem pela berma no interior. Desacelerem mais um pouco, virem e passem a primeira berma na secção [3]. Quando a berma terminar, desacelerem e virem para a direita, do lado interior da berma. Atravessem a primeira curva, na direcção da berma do lado direito da recta.

Entrem na longa curva de 180° em [4] a partir do meio da pista e continuem a virar para dentro; a trajectória vai levar-vos até ao exterior da pista. Na secção [5], sigam para o outro lado da pista e continuem para a curva [6] a partir da esquerda; travem assim que se alinharem com a areia à esquerda. No final da berma, virem para dentro e acelerem para ganhar velocidade para a secção [7].

Mantenham-se do lado esquerdo, encostem-se à direita no final da berma e ataquem a curva [8] por dentro. Mantenham-se do lado direito da pista até alcançarem o final da berma na primeira parte da secção [9]. Travem e entrem na próxima curva colados à esquerda de modo a manterem a trajectória ideal para atravessar as próximas curvas. Atravessem a curva em "S" passando por cima de ambas as bermas antes de virarem à esquerda – devem ir parar ao lado direito da pista na secção [10]. Curvem suavemente até chegarem à meta [11], de preferência sem ajustes desnecessários. Se começarem a deslizar, podem ir parar à relva e perder uma quantidade de tempo assombrosa mesmo antes da última recta...

Apricot Hill Raceway – Reverse

Podem usar as mesmas trajectórias no modo Reverse, mas tenham atenção a estes ajustes. Precisam de atacar a primeira curva na secção [10] do lado esquerdo, travando suavemente no final da berma à esquerda. Encostem-se ao lado de dentro das curvas em [6] e [4]; devem manter-se do lado esquerdo até passarem o final da berma.

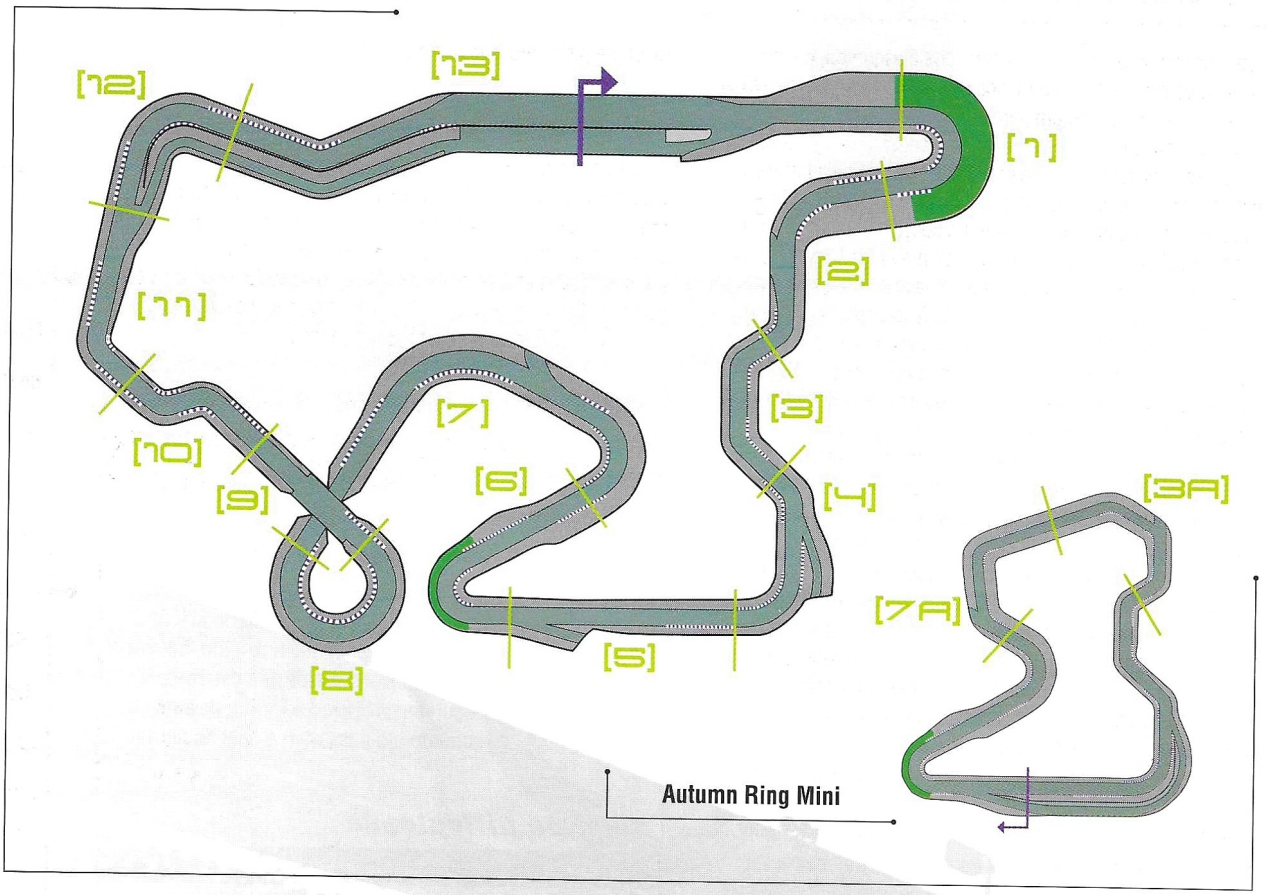
Nível de Dificuldade

Secção	Apricot Hill Raceway
[1]	★★★★
[2]	★★★
[3]	★★★
[4]	★★★
[5]	★
[6]	★★★★
[7]	★★
[8]	★★
[9]	★★★★
[10]	★★
[11]	★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza dos Molas (frente)	1 Dureza dos Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Inclinação (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Apricot Hill Raceway	00:57.629	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:59.405	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:02.983	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	01:06.119	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.1	10.8	65	75	8	6	12	70	85
	01:10.541	Tommy Kaira ZZ-S 2000	283	627	12.0	14.0	79	79	8	7	15	30	30
	01:11.152	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	494	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	8	25	45
	01:13.345	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.6	9.1	85	85	4	4	11	20	30
	01:14.934	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1,080	14.4	12.8	65	65	6	6	10	38	53
	01:16.414	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5.9	4.0	62	62	3	3	16	-	-

AUTUMN RING



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Autumn Ring

Europe (p. 224-225): British Lightweight Series, Schwarzwald Liga A

Carros Britânicos (p. 227): Aston Martin: Aston Martin Festival

Carros Japoneses (p. 229-230): Mitsubishi Motors: Mirage Cup, Toyota: Vitz Race

Carros Coreanos (p. 230): Hyundai: Hyundai Sports Festival

Licenças (p. 51): IA-6

Autumn Ring – Reverse

Beginner (p. 217): MR Challenge

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europe (p. 225): La Festa Italiano

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Elise Trophy

Carros Alemães (p. 228): Opel: Speedster Trophy

Carros Japoneses (p. 229): Honda: Type R Meeting, Mazda: Club "RE"

Autumn Ring Mini

Carros Franceses (p. 227): Ciroen: 2HP - 2CV Classics

Carros Japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Copen Race, Honda: Civic Race, Nissan: Micra Brothers

Autumn Ring Mini – Reverse

Beginner (p. 217): Sunday Cup, 4WD Challenge

Japan (p. 226): Japanese 70s Classics, Japanese Compact Cup

Carros Britânicos (p. 227): Triumph: Spitfire Cup

Carros Japoneses (p. 230): Suzuki: Suzuki K-Car Cup

Informação do Circuito

	Autumn Ring	*Autumn Ring Mini*
Comprimento	*1.83 milhas*	*0.80 milhas*
Mudanças na Elevação	*98.4 pés*	*53.1 pés*
Superfície da Pista	*Asfalto*	*Asfalto*
Piso	*Piso novo*	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★	★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Após 281 dias (7 de Janeiro)*	*Disponível desde o início*

Ataquem a curva em [1] encostados à esquerda, travem quando estiverem mais ou menos nivelados com o terceiro sinal azul do lado direito e virem para contornarem a curva com o volante sempre na mesma posição. Na secção [2] devem manter-se encostados à direita e passar por cima da berma à esquerda até entrarem na pequena recta e regressar à direita. Ataquem as curvas do lado direito na secção [3] a partir do meio da estrada, abordando-as como uma única curva – têm de desacelerar um pouco no vértice para estabilizar o carro. Passem pelas curvas na secção [4] colados às bermas, mas não lhes toquem. Na secção [5], a aceleração vai transportar-vos até ao lado esquerdo da estrada. Abordem a curva em [6] do exterior, travando no início da berma do lado esquerdo. Passem pela berma no interior da curva e entrem na pequena recta. Mantenham-se à direita e travem quando chegarem ao último terço da berma. Virem para dentro para passarem por cima da berma interior na primeira curva da secção [7]. Mantenham-se no meio da pista até alcançarem a berma na direita que antecede a ponte e entrem na curva em [8] pela esquerda. Encostem-se o máximo possível ao interior da curva e comecem a acelerar. Deixem a aceleração transportar-vos até ao lado direito da pista quando alcançarem a recta em [9] e passem pelas curvas da secção [10] num arco suave. Passem pela curva pouco acentuada na secção [11] ao meio da pista e sigam para a esquerda de modo a cortarem por cima da berma durante a curva em [12]. Na secção [13] passem pelas curvas à esquerda e direita numa linha mais ou menos recta, junto às bermas. Devem ser transportados até ao lado esquerdo da pista antes de alcançarem a recta final.

Autumn Ring – Reverse

Travem cedo antes da secção [12] de modo a impedir uma saída de pista desastrosa na secção [11].

Autumn Ring Mini

Começam na secção [6] do Autumn Ring. A secção [6] e a primeira curva em [7] são idênticas às da pista principal. Passem pelas duas curvas na secção [7A] junto às bermas e abordem-nas como uma única curva. Quando se alinharem com o primeiro sinal "Gulf", virem para o interior de modo a passarem pelas curvas à direita na secção [3A] num grande arco. As secções [3] a [6] são iguais às da pista principal.

Nível de Dificuldade

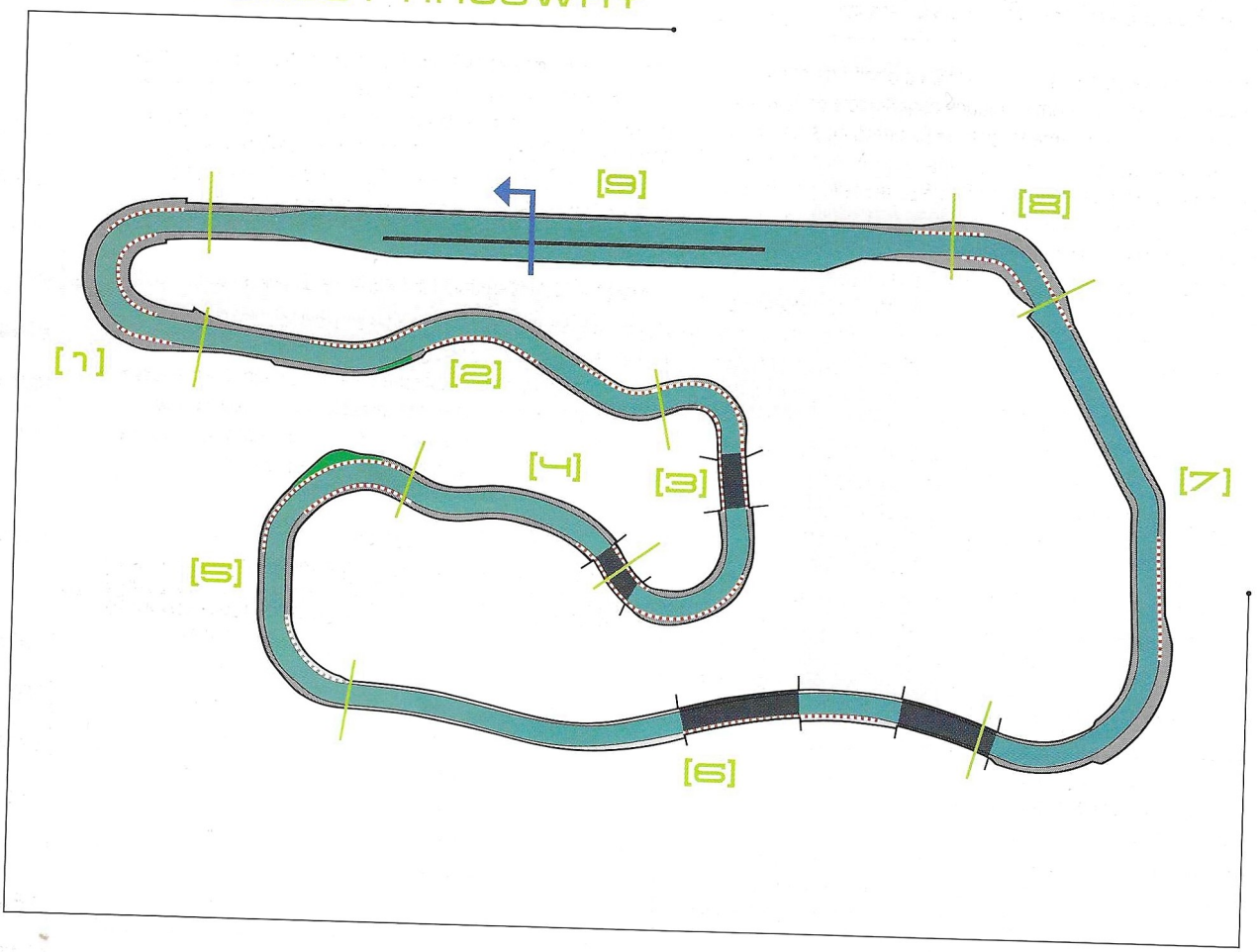
Secção	Autumn Ring	Autumn Ring – Reverse	Autumn Ring Mini
[1]	****	***	-
[2]	**	**	-
[3]	**	**	**
[3A]	-	-	**
[4]	**	**	**
[5]	*	*	*
[6]	***	***	***
[7]	***	***	**
[7A]	-	-	***
[8]	****	****	-
[9]	*	*	-
[10]	***	***	-
[11]	**	**	-
[12]	***	****	-
[13]	*	*	-

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza dos Molas (frente)	1 Dureza dos Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Nível de (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Autumn Ring	00:58.245	Pescarolo PlayStation GT2 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:58.705	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:59.141	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	01:00.506	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	10.0	8.8	93	93	5	5	15	65	80
	01:01.253	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	6.1	6.0	89	89	4	4	15	30	30
	01:01.356	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	01:07.103	Lotus Elise 111R 2004	299	782	8.6	10.4	86	86	4	5	10	28	30
	01:07.131	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1,080	15.4	15.0	90	90	6	6	10	38	53
	01:14.645	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	4.0	4.6	80	80	4	4	11	-	-
Autumn Ring Mini	00:27.202	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:27.280	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	13.8	58	58	6	6	22	63	88
	00:27.635	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:28.403	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	7.0	7.0	66	66	2	2	9	30	30
	00:28.793	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	12.0	10.0	65	65	6	6	7	50	70
	00:29.159	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	8.0	8.0	65	65	3	3	7	70	85
	00:29.779	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	5	38	53
	00:31.177	ASL Garaiya 2002	293	728	7.7	9.2	90	90	7	7	13	30	30
	00:33.534	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

DEEP FOREST RACEWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Deep Forest Raceway

Professional (p. 218): Clubman Cup

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Carros Franceses (p. 227): Renault: Clio Trophy

Carros Japoneses (p. 229): Honda: Civic Race

Mission (p. 248): 1: The Pass

Licenças (p. 31, 38, 45): B-3, B-4, A-3, IB-4

Deep Forest Raceway – Reverse

Professional (p. 218): Boxer Spirit

Europe (p. 224): Europe Classic Car League

Japan (p. 226): Japanese Compact Cup

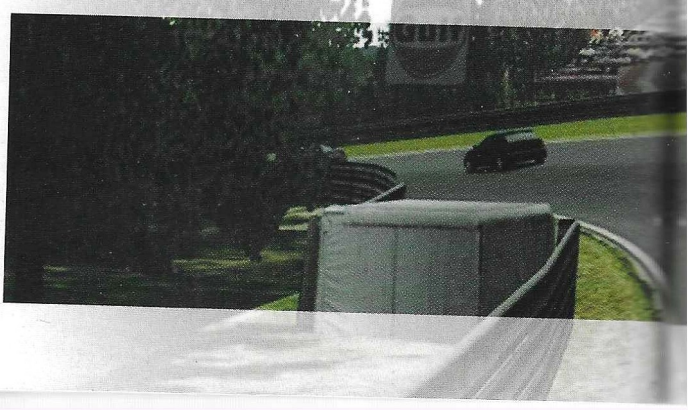
Carros Franceses (p. 227): Citroen: 2HP – 2CV Classics

Carros Alemães (p. 228): Audi: Tourist Trophy, Volkswagen: GTi Cup

Carros Japoneses (p. 230): Subaru: Stars of Pleiades

Informação do Circuito

Deep Forest Raceway	
Comprimento	*2.24 milhas*
Mudanças na Elevação	*148.3 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo, lombas*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Após 15 dias (16 de Abril)*



Aproximem-se da curva [1] pelo lado direito da pista; travem quando estiverem nivelados com o início da lomba à direita e virem abruptamente para a esquerda no sinal "50m". Encostem-se ao interior da curva, mas sem pisar a berma. Deixem o carro deslizar um pouco e depois acelerem de novo assim que possível – devem ser transportados até ao lado direito da pista. No final da berma à direita, passem para o outro lado da pista de modo a aproximarem-se da primeira curva da secção [2] a partir da esquerda. Aproximem-se da berma durante a primeira curva, mas não a pisem; quando a curva abrir, comecem a compensar a direcção para a próxima curva. Quando começarem a virar à direita e a superfície da estrada se revelar acidentada, podem perder o controlo do carro. Por essa razão, devem manter-se no meio da pista sempre que possível. Usem todo o comprimento da estrada ao aproximarem-se da próxima curva. Aproximem-se da secção [3] a partir do meio da pista e permitam que o carro deslize para o exterior, o que vai permitir passar junto à berma no túnel. Façam a próxima curva de forma apertada – passem por cima da relva ou da lomba. No próximo túnel, mantenham-se na esquerda e passem pela combinação de curvas na secção [4] apontando o carro ao vértice de cada uma delas mas sem tocar nas bermas. Passem pelas várias curvas da secção [5] num arco abrangente no meio da pista, mas na última delas aproximem-se o máximo possível da berma. Na encosta da secção [6], deslizem até ao lado direito e passem para o meio da estrada até ao final do primeiro túnel, onde podem mudar para o lado esquerdo. Assim que abandonarem o segundo túnel e entrarem na secção [7], travem suavemente e deixem que a aceleração vos transporte até ao lado direito da pista. Aproximadamente a meio desta pequena recta preparem-se para enfrentar uma pequena curva à esquerda do modo mais apertado possível. Abordem a curva em [8] do lado direito. Travem quando estiverem nivelados com o sinal "50m", virem à esquerda e passem junto à berma. Finalmente, mantenham-se na direita durante a recta final na secção [9].

Deep Forest Raceway – Reverse

Quando conduzirem em Deep Forest Raceway no modo Reverse devem encostar-se à direita durante as curvas na secção [7] e, se necessário, travar suavemente antes do túnel. Além disso, travem cedo na primeira curva da secção [5] – mais ou menos no local onde estão nivelados com a berma bege do lado esquerdo – de modo a não derraparem para a relva.

Nível de Dificuldade

Secção	Deep Forest Raceway	Deep Forest Raceway – Reverse
[1]	****	****
[2]	**	**
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	***	****
[6]	*	*
[7]	***	***
[8]	***	****
[9]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

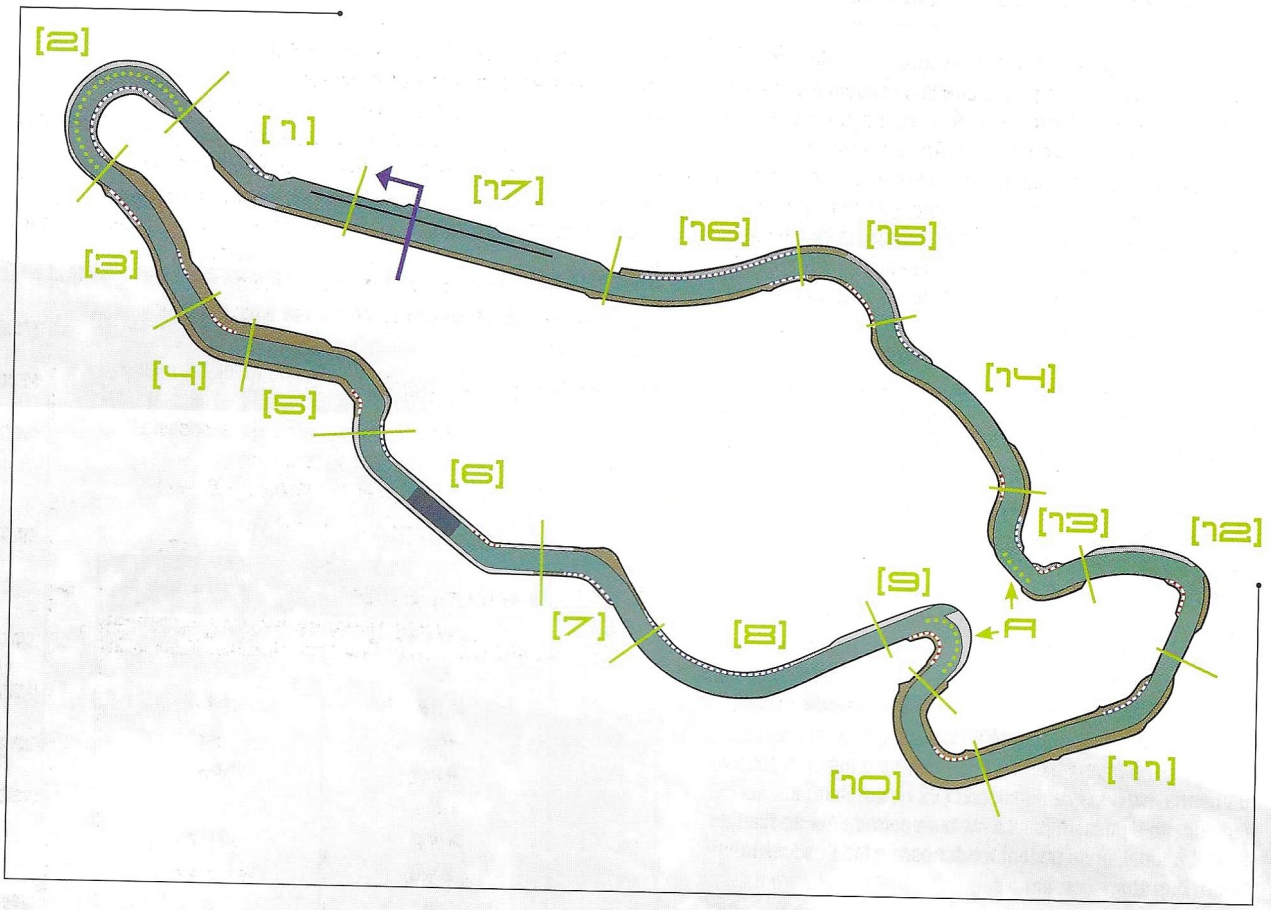
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Medalha (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Deep Forest Raceway	00:53.387	Toyota Minolta 89C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:54.769	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	14.7	14.7	45	46	-	-	16	75	105
	00:55.953	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	25	63	88
	00:59.407	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	13.9	12.8	70	70	2	2	13	50	70
	01:01.147	Suzuki GSX-R/4 2001	261	562	13.0	9.5	100	100	6	2	13	30	30
	01:02.643	BMW M3 GTR Race Car 2001	450	1,120	13.5	13.5	65	65	6	6	14	38	53
	01:05.283	Jaguar XJ220 LM Race Car 2001	550	1,160	12.0	12.0	85	85	6	6	13	38	53
	01:07.640	Lotus Motor Sport Elise 1999	205	637	7.8	10.2	91	91	4	4	13	-	-
	01:10.954	Nike Civic 2002	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

EL CAPITAN



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

El Capitan

Beginner (p. 217): MR Challenge

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Endurance (p. 221): El Capitan 200 Miles

America (p. 224): Muscle Car Competition

Europe (p. 224): British GT Series

Japan (p. 226): Japanese 80s Festival

Carros Americanos (p. 226-227): Chevrolet: Corvette Festival, Saleen: Saleen S7 Club

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Lotus Classic, Triumph: Spitfire Cup

Carros Alemães (p. 228): Audi: Tourist Trophy, Mercedes-Benz: SL Challenge

Carros Japoneses (p. 229-230): Mazda: NR-A RX-8 Cup, Nissan: Club "Z"

Licenças (p. 36, 40, 48, 50, 57): B-14, A-8, IB-13, IB-14, IA-5, S-9

El Capitan – Reverse

Beginner (p. 217): 4WD Challenge

Professional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, World Classics

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Polyphony Digital Cup

America (p. 224): All American Championship

Carros Americanos (p. 226): Chevrolet: Camaro Meeting

Carros Franceses (p. 227): Renault: Clio Trophy

Carros Alemães (p. 228): BMW: Club "M"

Informação do Circuito

El Capitan	
Comprimento	*2.97 milhas*
Mudanças na Elevação	*206.7 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo, lombas esporádicas*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Entrem na curva para a direita na secção [1] do lado esquerdo da pista, virem para a direita e passem o vértice da curva junto à berma. Permitam que a aceleração vos leve de novo até ao lado esquerdo da pista. Travem antes da curva em [2] assim que se nivelarem com o início do traço contínuo branco no asfalto. Mantenham-se junto à berma e permitam que a aceleração vos transporte de novo até ao lado direito da pista antes da secção [3]. Mantenham-se nesse lado até alcançarem a curva em [4] e de seguida mantenham o carro firme e junto à berma.

Mantenham-se na esquerda durante a primeira parte da secção [5]. Travem quando alcançarem o sinal de trânsito amarelo à direita de modo a subirem a encosta afastados da berma da pista. Permitam que a aceleração vos transporte até ao lado direito da pista antes de entrarem no túnel da secção [6]. Na saída do túnel, virem para a esquerda e travem suavemente. Antes de alcançarem o sinal de trânsito amarelo na secção [7] virem para a direita e encostem-se à berma azul e branca no interior da curva, mas não se aproximem muito da parede de rocha! No final da berma, mudem para o lado esquerdo da pista. Encostem-se ao interior da longa curva à esquerda na secção [8]. Permitam que a vossa aceleração vos transporte até ao lado direito da recta. Mudem de faixa para abordar a curva em [9] a partir do lado esquerdo da pista. Travem antes da bandeira amarela e vermelha da "Pirelli" (do lado direito da estrada). Passem por dentro da curva e sigam a linha branca – não se aproximem muito da berma.

Quando a berma do lado direito terminar, virem na direcção da primeira curva da secção [10]. Aproximem-se da berma e permitam que a aceleração vos transporte até ao exterior da curta recta. Virem de imediato para a próxima curva, mais uma vez encostados à berma interior, antes de permitirem que a aceleração vos transporte até ao lado direito da pista na secção [11]. Aproximem-se da ponte na secção [12] em linha recta e entrem pelo lado direito da pista.

Travem junto do sinal de trânsito amarelo e virem à esquerda. Agora, encostem-se à berma enquanto atravessam esta curva.

Permitam que a aceleração vos transporte para o exterior antes de voltarem para a esquerda. Na secção [13] travem quando nivelarem o carro com o pequeno grupo de árvores à esquerda. Passem pelas duas curvas à direita com o volante na mesma posição, sempre encostados às bermas. Passem pelas curvas nas secções [14] e [15] de modo semelhante: conduzam no meio da estrada e encostem-se à berma em cada vértice. Antes de entrarem na secção [16] deixem que a aceleração vos transporte para o exterior. Mantenham-se do lado direito da pista antes de mudarem para a esquerda na recta final em [17].

El Capitan – Reverse

Quando conduzirem nesta pista no modo Reverse, passem pela curva na secção [12] junto à berma. A secção [7] tem um piso muito irregular, por isso travem cedo e mantenham-se no lado esquerdo da pista.

Nível de Dificuldade

Secção	El Capitan	El Capitan – Reverse
[1]	*	*
[2]	***	***
[3]	**	**
[4]	***	**
[5]	***	***
[6]	***	***
[7]	****	*****
[8]	**	*
[9]	**	***
[10]	****	***
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	**
[14]	**	***
[15]	***	***
[16]	*	*
[17]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

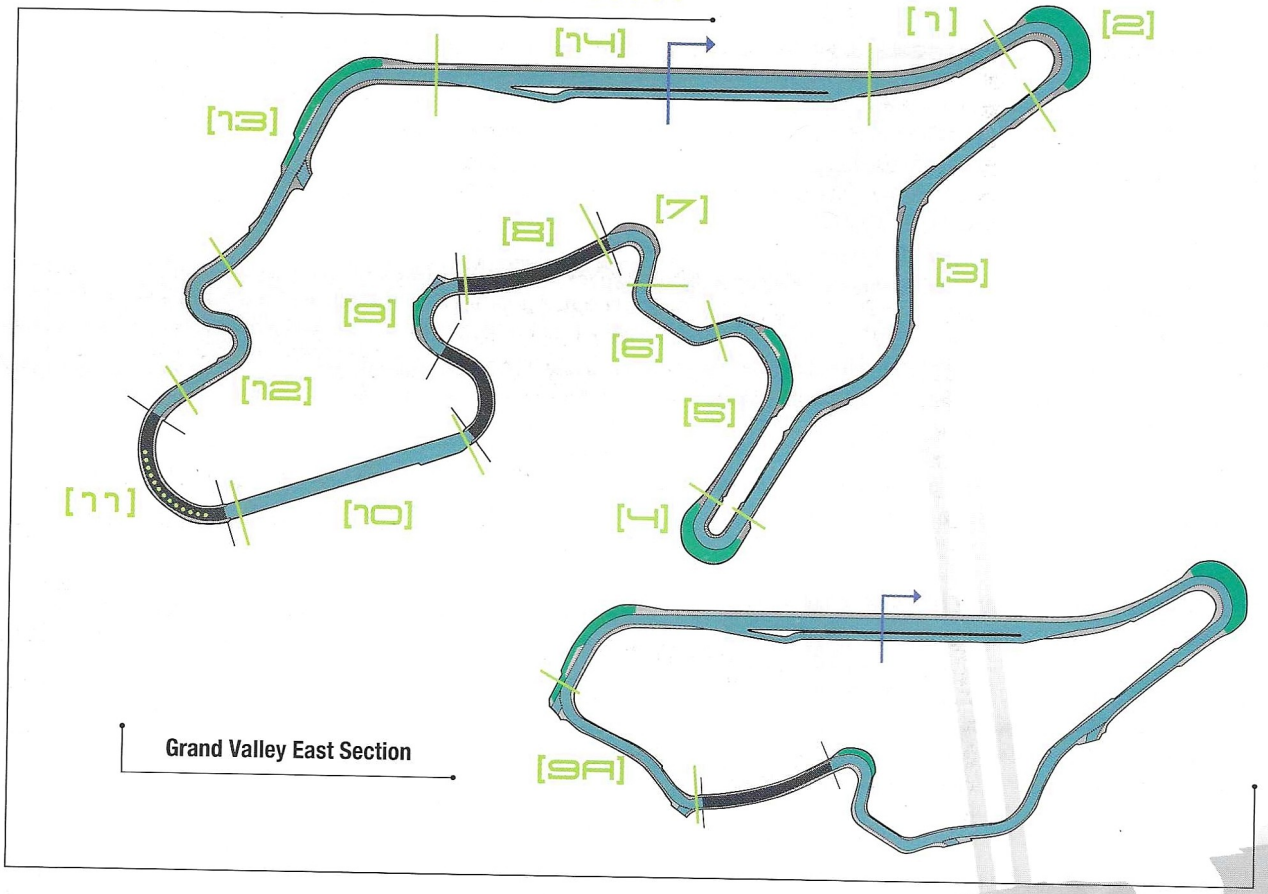
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Motonya (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
El Capitan	01:10.487	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:11.959	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:14.881	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	01:21.718	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	9.0	10.5	65	65	1	1	17	70	85
	01:22.326	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	12	38	53
	01:23.896	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	17	30	30
	01:27.153	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	581	972	15.8	14.3	65	65	6	6	14	25	45
	01:30.790	ASL Garaiya 2002	293	728	7.5	9.0	73	73	7	7	15	30	30
	01:38.623	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

GRAND VALLEY SPEEDWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Grand Valley Speedway

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Endurance (p. 220): Grand Valley 300 km

Europe (p. 224): Pan Euro Championship, British GT Series

Carros Franceses (p. 228): Alpine: Renault Alpine Cup

Carros Alemães (p. 228): BMW: 1 Series Trophy, Opel: Speedster Trophy

Mission (p. 248): 2: The Pass

Grand Valley Speedway – Reverse

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars

Europe (p. 225): Tous France Championnat

Carros Japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"

Grand Valley East Section

Beginner (p. 217): FF Challenge, 4WD Challenge

Carros Coreanos (p. 230): Hyundai: Hyundai Sports Festival

Licenças (p. 39): A-5

Grand Valley East Section – Reverse

Professional (p. 218): World Compact

Japan (p. 226): Japanese 90s Challenge

Carros Britânicos (p. 227): MG: MG Festival

Carros Italianos (p. 229): Alfa Romeo: GTA Cup

Carros Japoneses (p. 230): Nissan: Micra Brothers

Informação do Circuito

	Grand Valley Speedway	Grand Valley East Section
Comprimento	3.07 milhas	1.86 milhas
Mudanças na Elevação	67.3 pés	57.1 pés
Piso	Asfalto	Asfalto
Condição da Pista	Piso novo	Piso novo
Modo Reverse	Sim	Sim
Principal Objectivo	Aceleração	Aceleração
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★★
Categoria de Tuning	Pistas Complexas	Pistas Complexas
Desbloquear Pista	Após 99 dias (9 de Julho)	Disponível desde o início

Grand Valley East Section

Aproximem-se da secção [1] do lado direito da pista e virem para o lado esquerdo quando passarem por baixo do sinal da "Shell". Travem antes do sinal "50m" na secção [2], virem para a direita e passem pela curva junto à berma com velocidade regular e de mão firme no volante. Permitam que a aceleração vos transporte até ao exterior na secção [3]. Passem pelas próximas três curvas numa trajectória que vos leve a passar junto da berma interior de cada curva. Entrem na curva de 180° em [4] do lado direito. Travem no sinal de "50m" e passem pela curva a uma velocidade constante e com o volante fixo. Conduzam do lado direito na secção [5] e passem para o lado esquerdo logo após o sinal "Castrol". Mantenham-se junto à berma da primeira curva e cortem pela área pavimentada por trás da berma ao passarem pela segunda curva na secção [6]. Atravessem a primeira curva do lado direito junto à berma e deixem que a aceleração vos transporte até ao lado esquerdo da pequena recta. Travem mais ou menos a meio da recta, virem para a direita e passem por cima da berma no interior da curva do lado direito. No final da berma do lado direito, travem antes da curva em [7]. Virem para a esquerda e encostem-se à berma ao entrarem na secção [8]. Mantenham-se na esquerda e mudem para o lado direito no último terço do túnel. Antes da saída do túnel pisem os travões suavemente e virem para a esquerda ao entrarem na primeira curva da secção [9]. Fiquem do lado esquerdo e passem pelo próximo túnel no centro da estrada. Na recta em [10] mantenham-se à esquerda. Passem para o lado direito do túnel em [11]. Travem suavemente e tentem encostar-se à direita sem tocar na berma. Antes da primeira curva na secção [12] travem perto do sinal "50m" e virem para atravessarem as próximas curvas junto às bermas. Na secção [13] continuem do lado esquerdo da pista e virem para a direita antes do primeiro sinal "Pit". Mantenham-se junto à berma no interior da curva e acelerem assim que puderem para entrarem na recta final em [14].

Grand Valley East Section

As secções [1], [2], [14] e a parte intermédia deste circuito são idênticas à pista principal de Grand Valley Speedway. Ao entrarem na secção [3] permitam que a aceleração vos transporte até ao exterior e passem para o lado direito da pista ao entrarem na curva à esquerda. Quando chegarem ao semáforo (do lado direito da pista), virem à esquerda e encostem-se à próxima berma do lado direito antes de regressarem à esquerda. Na secção [6] passem junto à berma da curva do lado direito e sigam as instruções principais até entrarem no túnel em [8]. Encostem à esquerda. Travem suavemente quando sairem do túnel e entrem na curva do lado direito na secção [9A]. Mantenham-se junto à berma. De seguida, continuem do lado esquerdo. Ao alcançarem a sombra da penúltima árvore à esquerda, travem suavemente e virem à direita. Atravessem a parte final da secção [13] num arco firme; não travem e não se afastem muito da berma. Acelerem assim que possível de modo a alcançarem a velocidade máxima na recta final em [14].

Nível de Dificuldade

Secção	Grand Valley Speedway	Grand Valley Speedway – Reverse	Grand Valley East Section	Grand Valley East Section – Reverse
[1]	*	*	*	*
[2]	***	***	***	**
[3]	**	**	**	**
[4]	***	***	-	-
[5]	***	**	-	-
[6]	****	***	****	**
[7]	***	***	***	***
[8]	*	*	*	*
[9]	***	***	-	-
[9A]	-	-	***	***
[10]	*	*	-	-
[11]	**	**	-	-
[12]	****	***	-	-
[13]	**	**	***	**
[14]	*	*	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

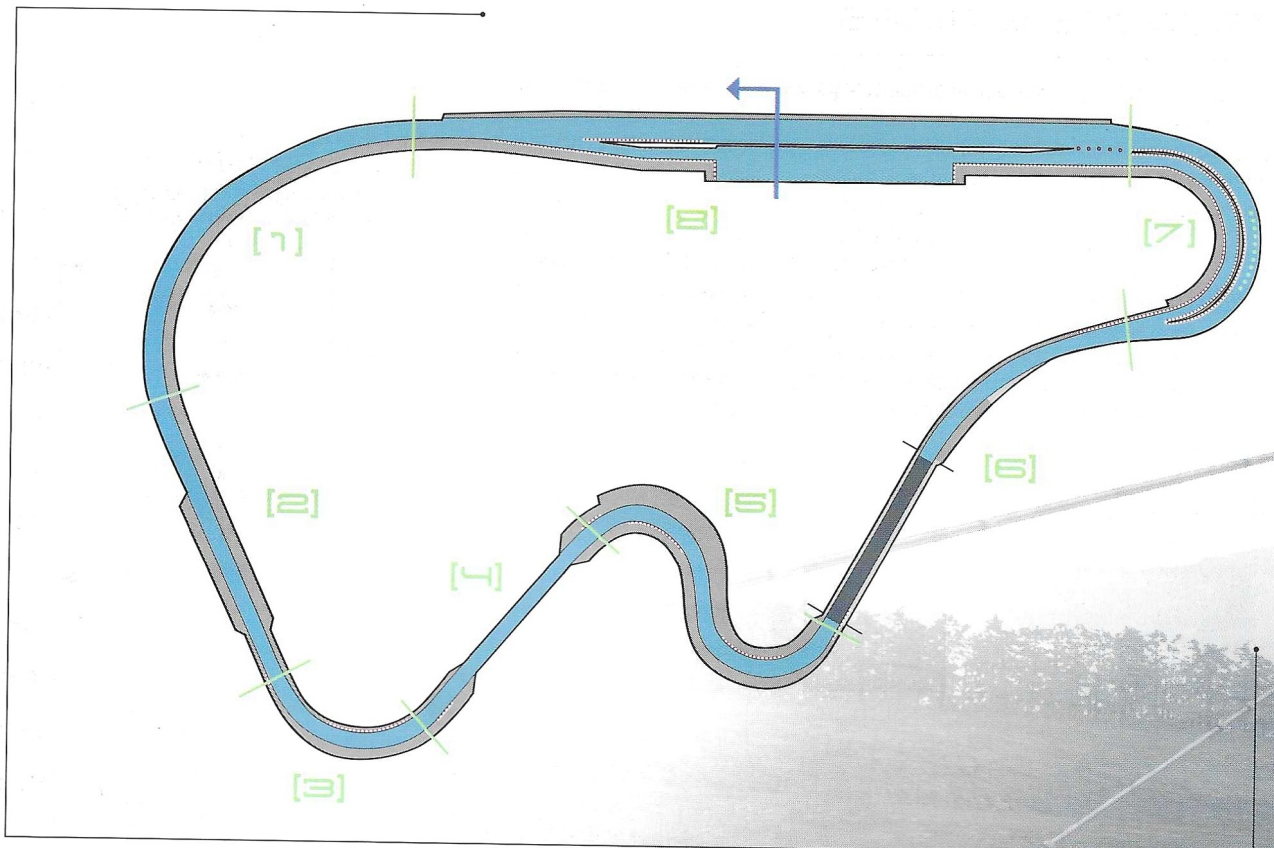
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Grand Valley Speedway	01:19.689	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.3	85	85	6	6	18	63	88
	01:20.888	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:23.474	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.9	80	80	7	7	25	63	88
	01:30.824	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	01:32.372	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,039	13.0	10.8	65	65	6	6	12	70	85
	01:32.606	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	82	84	5	5	14	30	30
	01:35.276	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	12.3	12.3	55	55	3	6	14	38	53
	01:42.921	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	100	102	4	4	9	-	-
	01:50.978	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grand Valley East Section	00:43.874	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:44.540	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:46.240	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	00:49.373	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	10.0	8.8	93	93	3	3	16	65	80
	00:50.050	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	00:50.107	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	6.0	82	82	7	5	16	30	30
	00:51.904	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	12	38	53
	00:56.287	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.0	9.4	76	76	3	6	14	25	35
	01:02.544	Tommy Kaira ZZ-S 2000	295	627	4.0	4.6	80	80	4	4	11	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

HIGH-SPEED RING



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

High-Speed Ring

Beginner (p. 217): Sunday Cup

Professional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Mission (p. 248): 5: The Pass

Licenças (p. 37, 38): A-1, A-2

High-Speed Ring – Reverse

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Premium Sports Lounge

Europe (p. 224-225): Deutsche Touring Car Meisterschaft, Schwarzwald Liga B

Carros Americanos (p. 227): Shelby: Shelby Cobra Cup

Mission (p. 255): 31: 1 Lap Magic

Informação do Circuito

High-Speed Ring	
Comprimento	*2.49 milhas*
Mudanças na Elevação	*27.9 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	✱✱
Categoria Tuning	*Pistas Simples*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

TRUQUES E DICAS

Abordem a curva [1] pela direita extrema. Logo depois de passarem por baixo do sinal "Motul", conduzam para a faixa mais baixa. Quando estiverem prestes a passar o último anúncio "Valvoline", deixem-se levar para o lado direito da secção [2] e fiquem lá para a curva [3]. Depois de passarem debaixo da ponte, dêem um toque nos travões e virem para a esquerda para fazerem a curva perto da berma interior. Na secção [4] fiquem no meio da estrada e travem para a próxima curva quando estiverem mais ou menos alinhados com o marcador branco na colina à esquerda. Passem a primeira curva da secção [5] com mais ou menos a distância da largura de um carro entre o veículo e a berma interior. Quando chegarem ao sinal "Michelin", virem para a esquerda e fiquem perto da berma interior ao fazerem a curva. Permitam que o ímpeto vos leve ligeiramente para a direita, depois regressem à esquerda em [6]. Ao sairem do túnel, fiquem perto do interior da curva à direita. Depois de passarem debaixo da ponte na secção [7] virem e agarrem-se ao interior da curva. Deixem-se levar para o lado direito ao saírem. Fiquem na direita durante a recta [8].

Nível de Dificuldade

Secção	High-Speed Ring
[1]	**
[2]	*
[3]	**
[4]	*
[5]	***
[6]	*
[7]	***
[8]	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

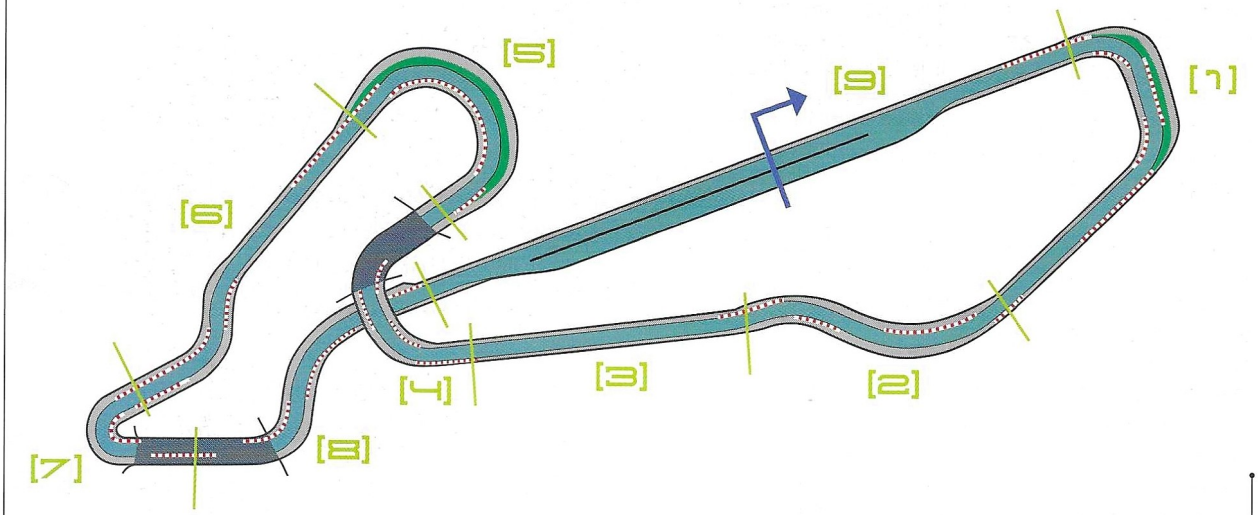
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Motonça (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
High-Speed Ring	00:45.684	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	21	63	88
	00:46.757	Polyphony Digital Fórmula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:48.397	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	55	55	6	6	25	63	88
	00:53.577	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,048	11.0	8.5	80	95	3	4	17	65	35
	00:55.096	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	-	-
	00:55.505	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	14	20	40
	00:57.899	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	14	50	55
	00:59.690	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.0	9.4	76	76	3	6	15	28	35
	01:09.674	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

MIDFIELD RACEWAY



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Midfield Raceway

Professional (p. 218): Turbo Sports Cars

Europe (p. 224): Deutsche Touring Car Meisterschaft

Carros Americanos (p. 226): Chevrolet: Camaro Meeting

Carros Alemães (p. 228): Audi: A3 Cup

Driving Mission (p. 249): 7: The Pass

Licenças (p. 49): IA-1

Midfield Raceway – Reverse

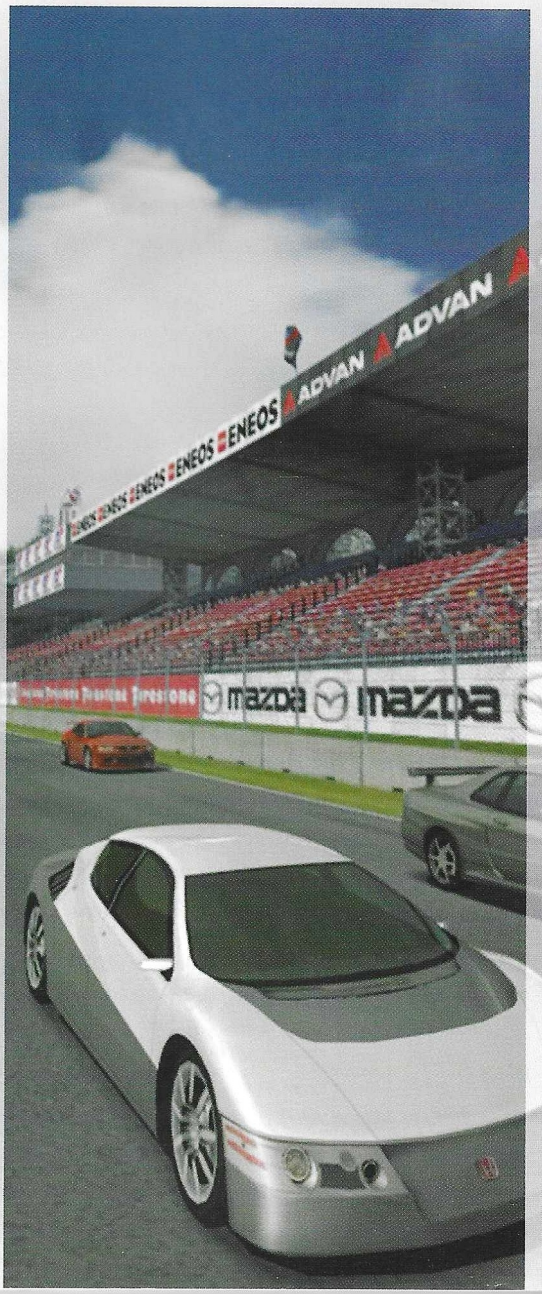
Beginner (p. 217): FF Challenge

Professional (p. 218): Supercar Festival

Europe (p. 224): British GT Series

Carros Alemães (p. 228): Volkswagen: GTi Cup

Carros Japoneses (p. 229): Honda: Civic Race



Informação do Circuito

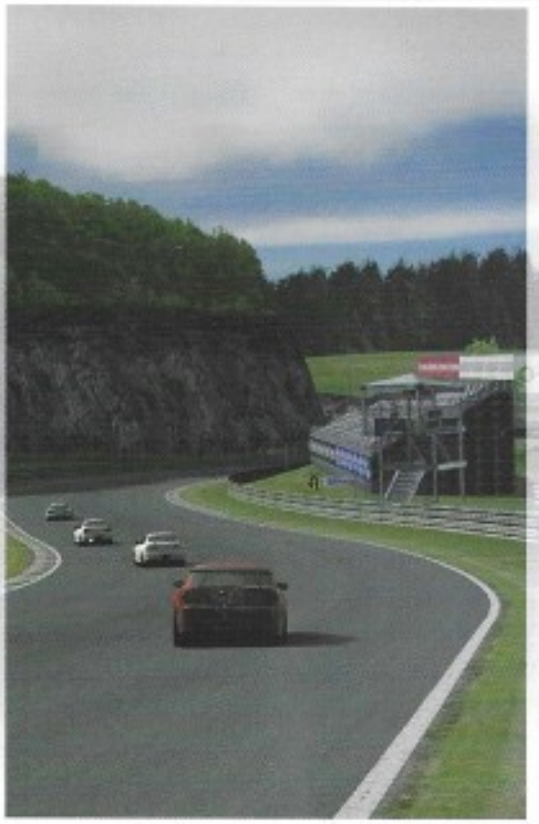
Midfield Raceway	
Comprimento	*2.21 milhas*
Mudanças na Elevação	*182.1 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

TRUQUES E DICAS

Devem abordar a primeira curva na secção [1] pela esquerda; travem imediatamente antes da ponte. Virem para passar a berma no interior e permitam que a vossa trajectória vos leve para o exterior da pista. Façam a curva seguinte da mesma maneira, acabando à esquerda. Logo que alcancem a berma esquerda em [2], virem para a direita para poderem passar o interior de ambas as curvas. No final da secção [3], mudem para a esquerda e travem antes da primeira curva da secção [4] no sinal "50m".

Conduzam de forma consistente pelo interior das curvas seguintes e mantenham-se perto das bermas. Não sejam demasiado agressivos no túnel – virem com firmeza e saiam pelo lado direito para poderem entrar na curva a 180° [5] pelo exterior. No vértice da curva, conduzam perto do interior (até por cima da berma), depois acelerem novamente à saída, [6] permitindo que a trajectória vos leve para o lado direito da pista. Quando a berma no lado direito acabar, virem com suavidade para a esquerda para poderem fazer as próximas duas curvas num arco firme – evitem conduzir pelas bermas.

Travem a fundo para a curva apertada [7] ao chegarem ao sinal "50m". Conduzam pelo interior, permitindo que o ímpeto vos leve para o asfalto atrás da berma no interior do túnel. Quando a berma acabar, voltem à pista e façam a primeira curva em [8] pelo centro, sem se afastarem muito nem para um lado, nem para o outro; o mesmo conselho aplica-se à curva ligeira que se segue, mas permitam que a crescente aceleração vos leve para o exterior da recta final [9].



Midfield Raceway – Reverse

Não precisam de fazer muitas mudanças à vossa trajectória em modo Reverse, com excepção das secções [8] e [7]. Devem travar no vértice da segunda curva na secção [8]. No túnel fiquem no lado direito e passem pela curva seguinte de forma rente para poderem acelerar o mais cedo possível na saída.

Nível de Dificuldade

Secção	Midfield Raceway
[1]	***
[2]	**
[3]	*
[4]	***
[5]	***
[6]	**
[7]	****
[8]	***
[9]	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

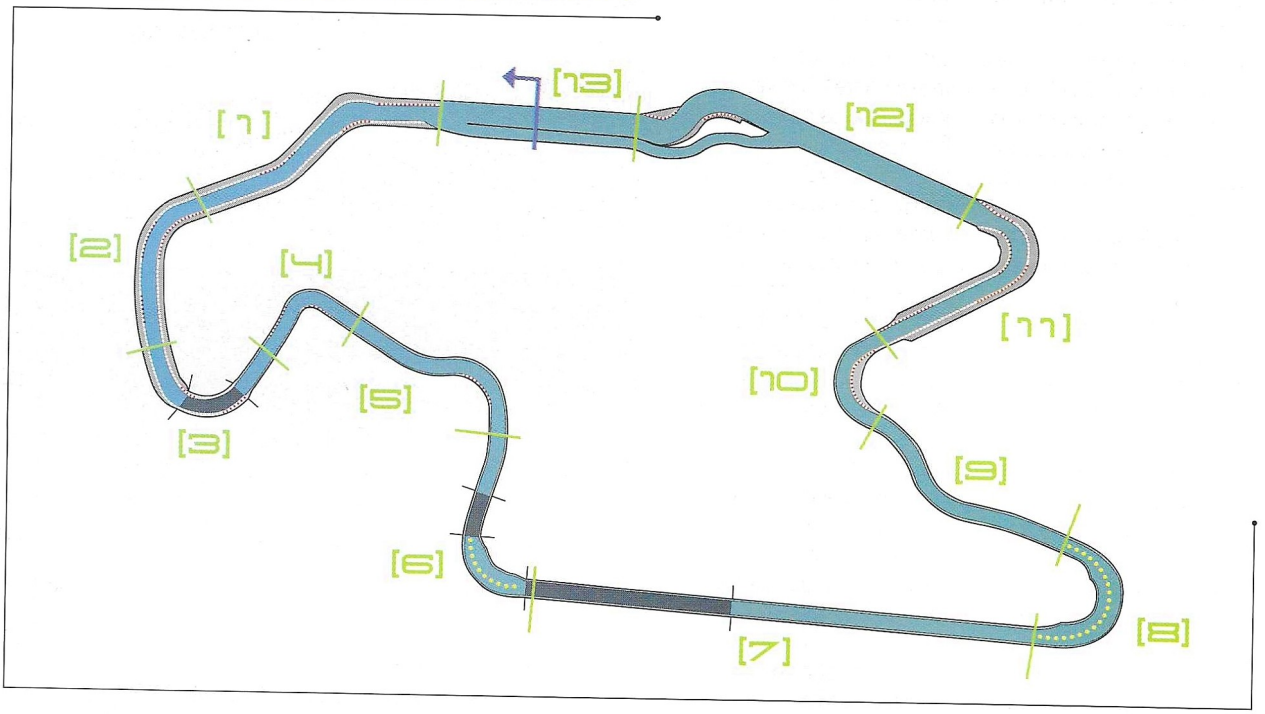
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	2 Rodagem (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Midfield Raceway	00:50.123	Toyota Minolta 89C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	18	63	88
	00:51.433	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	10.0	10.1	45	45	-	-	16	75	105
	00:52.431	Nissan R89C Race Car 1989	1,135	900	13.8	13.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.037	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	70	70	6	6	11	38	53
	01:02.106	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	11	43	62
	01:08.593	Honda NSX-R Concept 2001	295	1,079	18.0	18.0	83	83	7	7	10	30	30
	01:10.825	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:14.841	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002	294	1,068	15.2	15.2	95	95	4	4	14	30	30
	01:16.285	HPA Motorsports Stage 0 R32 2004	600	1,395	6.2	5.2	80	80	-	-	12	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Trial Mountain Circuit

Professional (p. 218): Race of NA Sports

Europe (p. 225): Schwarzwald Liga A

Japan (p. 226): Japanese 70s Classics

Carros Franceses (p. 228): Alpine: Renault Alpine Cup

Carros Japoneses (p. 229-230): Isuzu: Isuzu Sports Classics, Mazda: NR-A Roadster Club, Subaru: Stars of Pleiades

Mission (p. 249): 8: The Pass

Licenças (p. 42, 43, 51, 57): A-13, A-15, IA-7, S-7

Trial Mountain Circuit – Reverse

Beginner (p. 217): Spider & Roadster

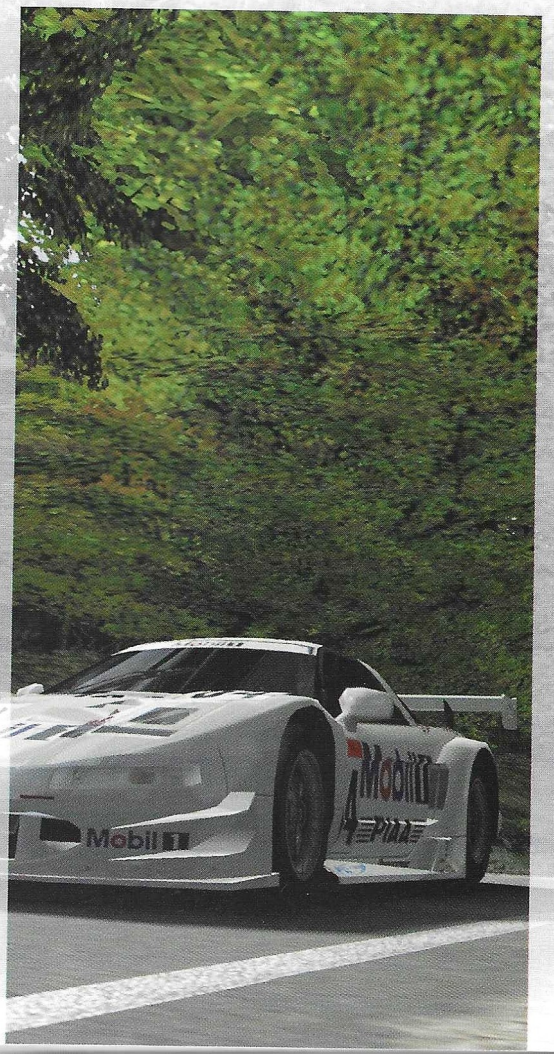
Europe (p. 225): Euro Hot Hatch League

Carros Americanos (p. 227): Chrysler: Crossfire Trophy, Shelby: Shelby Cobra Cup

Carros Japoneses (p. 229): Nissan: Race of the Red "R" Emblem

Informação do Circuito

Trial Mountain Circuit	
Comprimento	*2.47 milhas*
Mudanças na Elevação	*166.7 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo, lombas*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

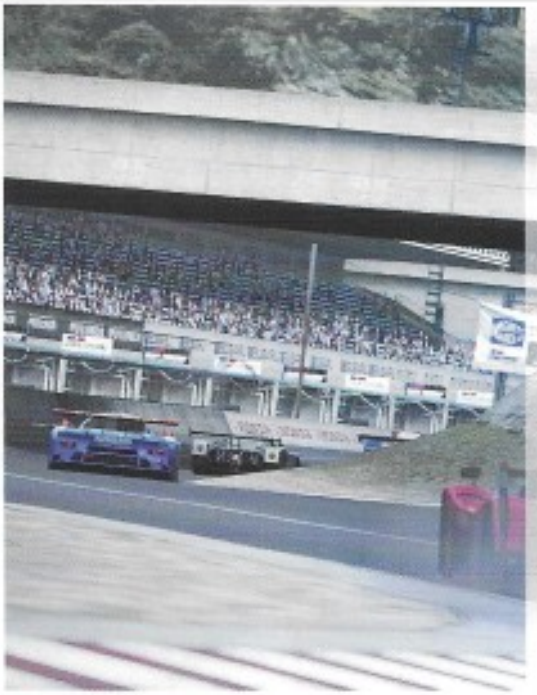
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA E VELOCIDADE

APRICOT HILL RACEWAY
AUTUMN RING
DEEP FOREST RACEWAY
EL CAPITAN
GRAND VALLEY
HIGH-SPEED RING
MIDFIELD RACEWAY
TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT

TRUQUES E DICAS

Abordem a secção [1] pela direita extrema, depois virem um pouco depois do primeiro sinal "Pirelli" de forma a poderem conduzir pela combinação de curvas numa trajectória suave, sem ajustamentos bruscos do volante. Na secção [2], fiquem no interior a princípio; a velocidade irá levar-vos para o exterior da pista depois da curva. Fiquem à direita até travarem de forma breve ao chegarem ao sinal "100m" – é à direita, logo depois da ponte – depois virem com firmeza para a esquerda. Tentem ficar muito perto da berma no interior do túnel [3]. Fiquem na esquerda para a curva [4] e travem a fundo no sinal "50m", depois virem para conduzir pela berma. Como nos testes de licença desta secção, é importante que não se deixem levar para as pedras.

Não conduzam muito perto do extremo esquerdo da estrada na primeira curva na secção [5]. Como esta primeira curva abre, virem para a direita e travem de forma breve no início da berma direita. Fiquem deste lado em [6] e aliviem o acelerador aproximadamente no centro do túnel (podem até ter de travar) e virem depois para a esquerda com firmeza. Fiquem perto do interior da curva e acelerem o mais cedo possível para o túnel na secção [7]. Mantenham-se à direita na recta e comecem a travar para a curva [8] logo depois do sinal "100m". Virem de forma a conseguirem contornar a curva de forma apertada, depois mantenham-se à esquerda para a primeira curva em [9]. Ao passarem a curva ligeira à esquerda, mudem-se para a direita e tomem uma trajectória central pelas duas curvas seguintes. Travem para a curva [10] entre a primeira e o segunda placa vermelha e branca e agarrem-se ao interior da pista; devem tentar acelerar para fora dela o mais cedo possível. Abordem a curva [11] pelo lado direito. Travem por um momento ao chegar ao sinal "50m", depois virem acentuadamente para a esquerda, conduzindo perto da berma, e deixem-se ser levados para a direita para a secção [12]. Fiquem aí até acabarem os anúncios à beira da estrada, depois conduzam pela combinação de curvas numa trajectória recta, usando as bermas se necessário. Tenham cuidado para não derrapar muito, depois mudem para a direita para a secção [13].



Nível de Dificuldade

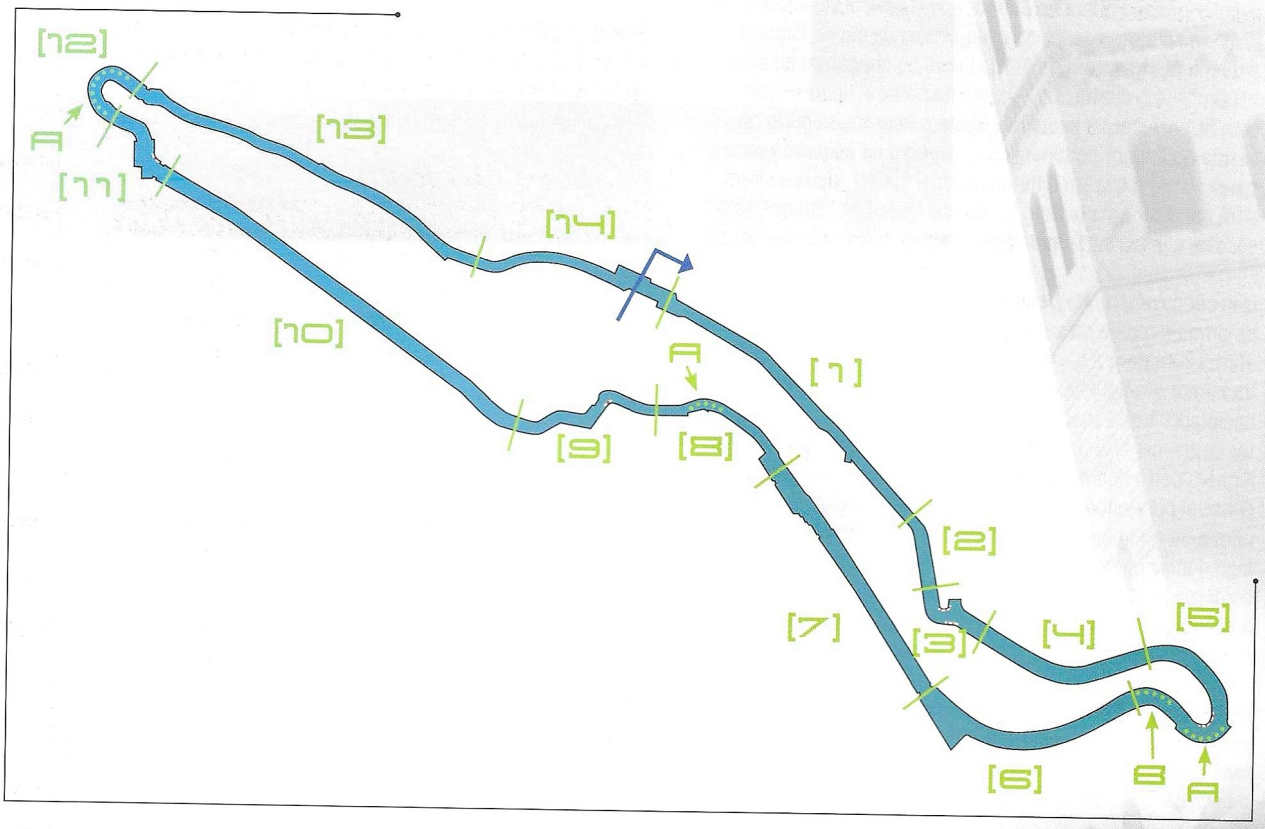
Secção	Trial Mountain Circuit	Trial Mountain Circuit – Reverse
[1]	***	***
[2]	**	**
[3]	***	**
[4]	****	***
[5]	***	***
[6]	**	***
[7]	*	*
[8]	***	***
[9]	**	**
[10]	***	**
[11]	***	**
[12]	***	***
[13]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Trial Mountain Circuit	01:01.489	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	13.8	14.8	85	85	6	6	-	63	88
	01:02.845	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:10.622	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	14	38	53
	01:11.078	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	926	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	14	50	70
	01:11.182	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	12.0	12.0	70	70	4	5	14	70	85
	01:15.747	Tommy kaira ZZ-S 2000	283	627	10.0	12.0	79	79	6	7	12	30	30
	01:17.693	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1,080	14.4	12.8	65	65	6	6	12	38	53
	01:20.905	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	455	5.9	4.0	62	62	3	3	13	-	-
	01:22.319	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CIRCUITOS URBANOS

CITTA DI ARIA



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Citta di Aria

Special (p. 222-223): Umbria Rally (Easy), Umbria Rally (Normal), Umbria Rally (Hard)

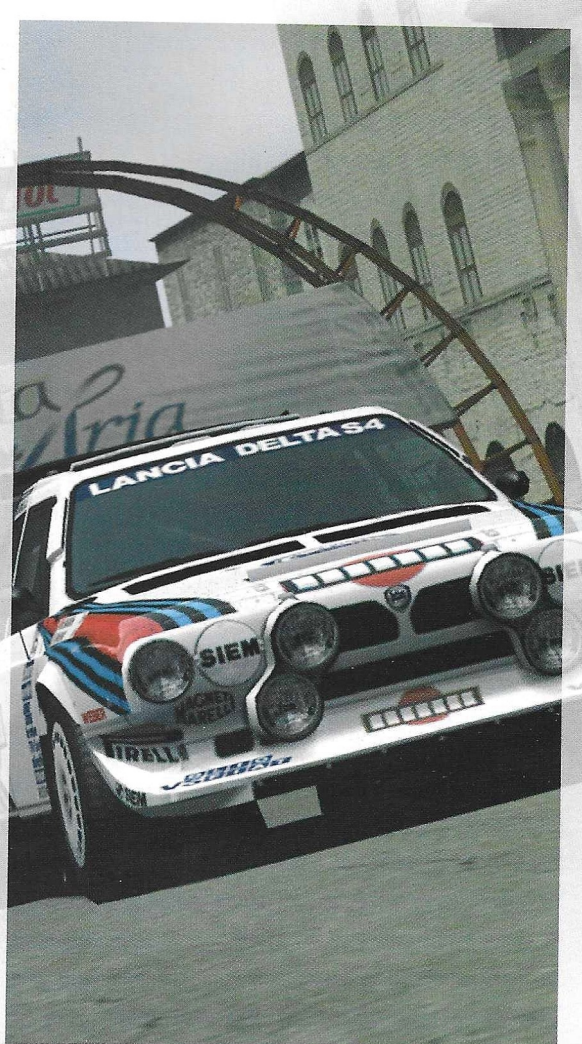
Licenças (p. 47, 48, 49, 55): IB-9, IB-15, IB-16, S-2

Citta di Aria – Reverse

Special (p. 222-223): Umbria Rally (Easy), Umbria Rally (Normal), Umbria Rally (Hard)

Informação do Circuito

Citta di Aria	
Comprimento	*2.11 milhas*
Mudanças na Elevação	*384.8 pés*
Piso	*Asfalto, pedras de pavimento*
Condição da Pista	*Superfície nova, lombas esporádicas, colina*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*



Mantenham-se no meio da pista na secção [1]. Travem depois do sinal "Castrol" e passem a ligeira curva à direita na secção [2] o mais perto possível do lado direito da estrada. Mantenham-se no lado direito, travem um pouco antes do anúncio da "Castrol" e depois virem pela berma esquerda e entrem na combinação de curvas antes da secção [3]. Passem pela curva na secção [4] no lado esquerdo da estrada. Fiquem no meio da pista, travem um pouco antes do sinal "Gran Turismo" e mantenham-se à direita na secção [5]. Façam a curva em "U" tão perto do interior quanto possível e deixem o ímpeto levar-vos para o exterior ao saírem. Nas secções [6] e [7] mantenham-se novamente no meio da estrada e travem antes do arco com o anúncio "Citta di Aria/Gran Turismo". Na secção [8] travem outra vez de forma breve ao passarem pelo sinal "Pirelli", mantenham-se à direita, travem novamente na última grande portada na parede da casa à direita, depois virem acentuadamente para a esquerda e fiquem no meio da pista. Travem para a primeira curva na secção [9] ao chegarem ao sinal "Castrol", depois virem com firmeza para a esquerda. Mantenham-se no centro da estrada durante a subsequente combinação de curvas. Se conduzirem a um ritmo estável, podem fazer esta parte sem travar. Na secção [10] fiquem no meio da pista e travem um pouco depois do placard "Gran Turismo". Depois do arco, virem de forma acentuada para a direita e conduzam pela chicana [11]. Façam a curva [12] com uma velocidade estável e constante e agarrem-se ao interior da curva. Durante a longa subida [13] mantenham-se no meio da estrada. Antes da curva ligeira à esquerda na secção [14] vão para a direita e travem ao chegar ao sinal "Gran Turismo" branco. Virem para a esquerda, travem no anúncio "Castrol" e virem para a esquerda novamente. Na meta, fiquem no meio da pista.

Citta di Aria – Reverse

Não se esqueçam que vão estar a conduzir muito mais rápido na descida estreita depois da meta. Irão ter menos tempo para reagir e precisarão de travar consideravelmente antes e virar cedo.

Nível de Dificuldade

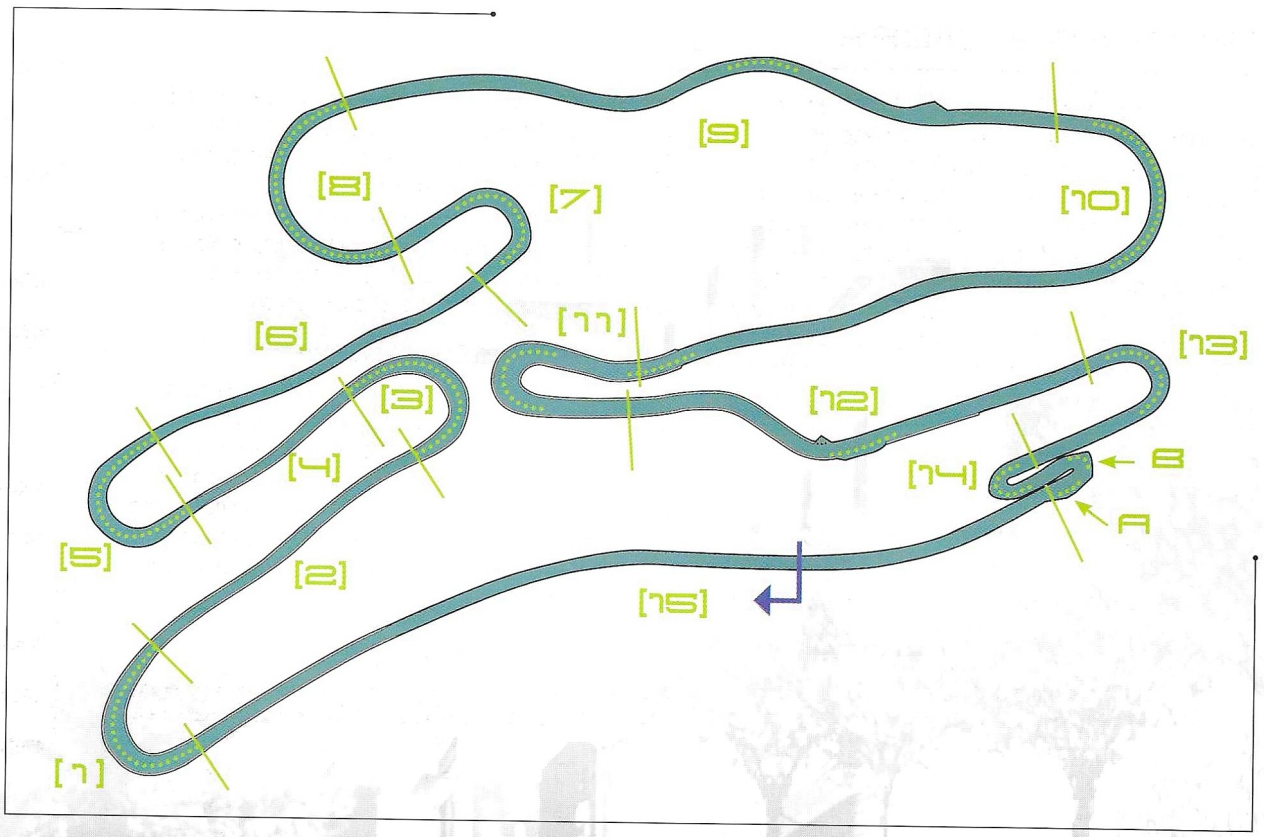
Secção	Citta di Aria	Citta di Aria – Reverse
[1]	*	**
[2]	**	**
[3]	****	*****
[4]	*	*
[5]	*****	*****
[6]	*	**
[7]	*	**
[8]	****	****
[9]	***	****
[10]	*	**
[11]	****	***
[12]	***	***
[13]	***	****
[14]	****	*****

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Aletas (configuração aerodinâmica)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Citta di Aria	01:04.217	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	01:06.136	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:09.500	Nissan R89C Race Car 1989	1,135	900	13.8	13.8	85	85	6	6	10	63	88
	01:13.794	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,039	9.0	10.1	65	65	1	1	15	70	85
	01:15.069	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	12.0	10.0	90	90	6	6	14	50	70
	01:15.929	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	4.8	4.0	89	89	5	5	17	30	30
	01:17.276	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	10.0	12.0	80	80	6	6	9	38	53
	01:24.189	Amuse S2000 R1 2004	296	952	9.6	8.8	80	80	4	4	12	-	-
	01:30.734	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

COSTA DI AMALFI



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Costa di Amalfi

Special (p. 222-223): Capri Rally (Easy), Capri Rally (Normal), Capri Rally (Hard)

Licenças (p. 45, 56): IB-5, S-4

Costa di Amalfi – Reverse

Special (p. 222-223): Capri Rally (Easy), Capri Rally (Normal), Capri Rally (Hard)

Informação do Circuito

Costa di Amalfi	
Comprimento	*2.50 milhas*
Mudanças na Elevação	*452.8 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova, lombas, rampas*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Após 253 dias (10 de Dezembro)*

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] pelo exterior. Travem um pouco antes de alcançarem os degraus no lado direito e façam-na o mais rente que conseguirem. No primeiro terço da secção [2] há uma rampa; o carro pode levantar voo e é fácil perder o controlo. Por essa razão, devem manter-se à esquerda, mas ir para o meio da estrada durante o resto da secção para não tocarem nas paredes. Abordem a curva [3] pelo exterior – comecem a travar um pouco antes da única árvore no lado direito e depois circulem-na de forma apertada. Conduzam pela secção [4] numa trajectória recta, depois entrem na curva [5] pelo exterior e façam-na de forma rente. Na secção [6] a estrada é muito estreita; evitem a todo o custo o contacto com as paredes. Devem aproximar-se da curva [7] pelo exterior, mas é imperativo que travem antes do topo da encosta. Conduzam pela curva [8] de forma suave, moderando a velocidade para evitar contacto com as paredes. Na secção [9] mantenham-se no meio da estrada, aliviando o acelerador antes das curvas se necessário. Devem travar antes da multidão à esquerda. Comecem a travar para a primeira curva na secção [10] logo que deixem a sombra da face rochosa e depois conduzam por ela com uma aceleração estável. Existe uma lomba perigosa antes da curva [11] que pode fazer o vosso carro perder tracção, por isso é importante que travem e tenham o carro na melhor posição para a curva antes de a alcançarem. Façam-na com suavidade, o volante fixo numa posição firme, e acelerem para fora logo que possam. Façam a curva à esquerda [12] pelo interior para evitar bater na vedação à direita quando entrarem na recta. Directamente depois da descida no final desta secção, devem começar a travar. Façam as apertadas curvas em "U" em [13] e [14] pelo exterior; escolham os pontos de travagem de forma a que uma única viragem do volante seja suficiente e deixem o vosso carro simplesmente rolar por elas. Mantenham-se no meio da pista para a secção [15].

Costa di Amalfi – Reverse

Existem só duas mudanças notáveis na vossa trajectória no modo Reverse. Têm de travar cedo para a primeira curva na secção [14] – devem fazê-la praticamente a velocidade nula. Na secção [12] devem travar antes da rampa se estiverem a conduzir um carro potente. Se forem demasiado rápido, irão dar um salto espectacular... mas não terão tempo para travar antes de se espetarem contra a parede de forma igualmente espectacular.

Nível de Dificuldade

Secção	Costa di Amalfi	Costa di Amalfi – Reverse
[1]	**	**
[2]	***	**
[3]	**	**
[4]	*	*
[5]	**	**
[6]	*	*
[7]	**	**
[8]	***	***
[9]	**	**
[10]	**	**
[11]	***	***
[12]	***	****
[13]	**	**
[14]	*****	*****
[15]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

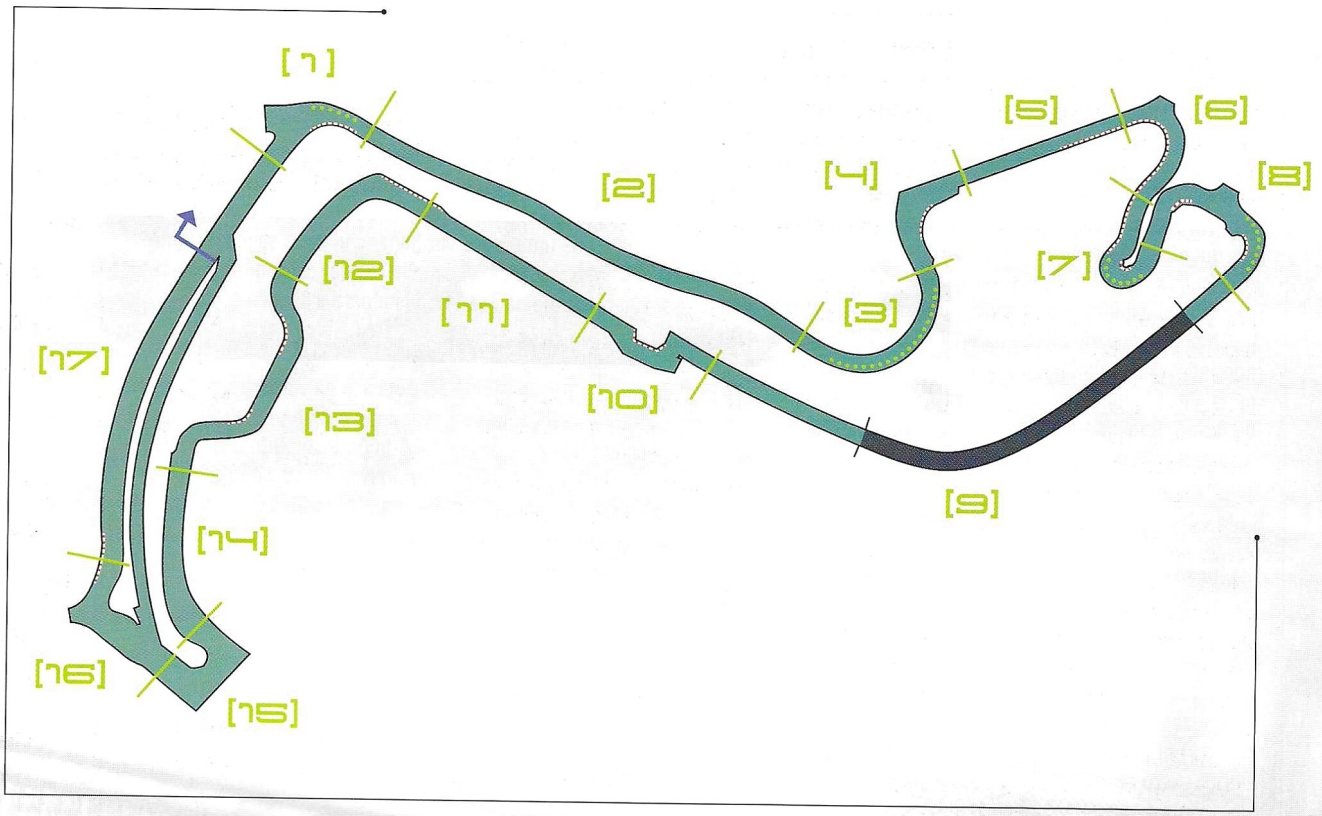
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Costa di Amalfi	01:16.286	Pescarolo PlayStation GT0 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	89
	01:19.146	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	89
	01:20.773	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	7	7	18	63	89
	01:28.448	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	10.0	10.0	65	65	1	1	15	70	85
	01:29.740	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	9	38	53
	01:32.161	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	494	1,080	16.2	12.1	65	65	3	6	14	25	45
	01:34.412	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11.6	9.2	75	75	5	3	11	30	30
	01:45.295	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	100	102	4	4	9	-	-
	01:54.412	Nike One 2022	259	780	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

CÔTE D'AZUR



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Professional (p. 218): World Classics

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Formula GT World Championship, Premium Sports Lounge

Europe (p. 224): Pan Euro Championship, La Festa Italiano, Tous France Championnat, 1000 Miles!

Carros Franceses (p. 227-228): Citroen: 2HP – 2CV Classics, Renault: Megane Cup, Peugeot: 206 Cup

Driving Mission (p. 248): 3: The Pass, 15: 3 Lap Battle

Informação do Circuito

Côte d'Azur	
Comprimento	*2.08 milhas*
Mudanças na Elevação	*145 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova, lombas esporádicas*
Modo Reverse	*Não*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	☠☠☠☠☠
Categoria Tuning	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Após 183 dias (1 de Outubro)*

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da apertada curva à direita [1] pela esquerda; travem ao chegar à penúltima árvore e virem para conduzir perto da berma depois da barreira de protecção. Conduzam pela secção a subir [2] numa trajectória recta de forma a estarem na extrema esquerda ao passarem pelo último edifício, depois comecem a travar para a curva [3]. Mantenham-se perto do interior da curva. Ao chegarem aos sinais "RalliArt", travem de forma breve e virem para a curva [4], passando perto da berma. Deixem que a aceleração vos leve para o extremo esquerdo para a pequena recta em [5].

No final dos sinais "Mobil", travem para a curva em [6] e virem para a direita para poderem conduzir pela secção [7] numa trajectória recta até à curva em "U". Um pouco antes da berma acabar no lado direito da pista, comecem a travar para a curva em "U" iminente e, com uma única viragem firme do volante, passem-na perto da berma. Aproximem-se da combinação de curvas na secção [8] pelo lado esquerdo e virem ao chegarem ao sinal "Polyphony" de forma a poderem conduzir pela berma para a pequena recta. Deixem-se levar para o exterior, travem de forma breve no sinal "Pirelli" e virem pela berma interior na secção [9]. Mantenham-se no lado direito do túnel e travem para a chicana [10] o mais tardar ao chegarem ao sinal "Eneos" vermelho e laranja, depois conduzam por ela num arco calculado. Na recta [11], fiquem à direita, travem ao chegar ao último terço da berma, depois virem para conduzir pela secção [12] perto das barreiras com uma viragem firme do volante. Na secção [13] deixem que o ímpeto vos leve para as barreiras, travem de forma breve antes do último poste e façam a curva perto da berma. Na secção [14] deixem-se de início ser levados para o exterior; comecem a travar para a curva [15] pelo lado esquerdo quando chegarem à última janela da casa à direita. Façam a curva com uma viragem firme do volante, num grande semicírculo e a velocidade constante. Na secção [16] fiquem de início no extremo esquerdo. Ao chegar ao sinal "Polyphony", virem de forma a praticamente rasparem ao passarem pelas barreiras à direita e pela berma à esquerda ao conduzirem para a recta final [17].

Nível de Dificuldade

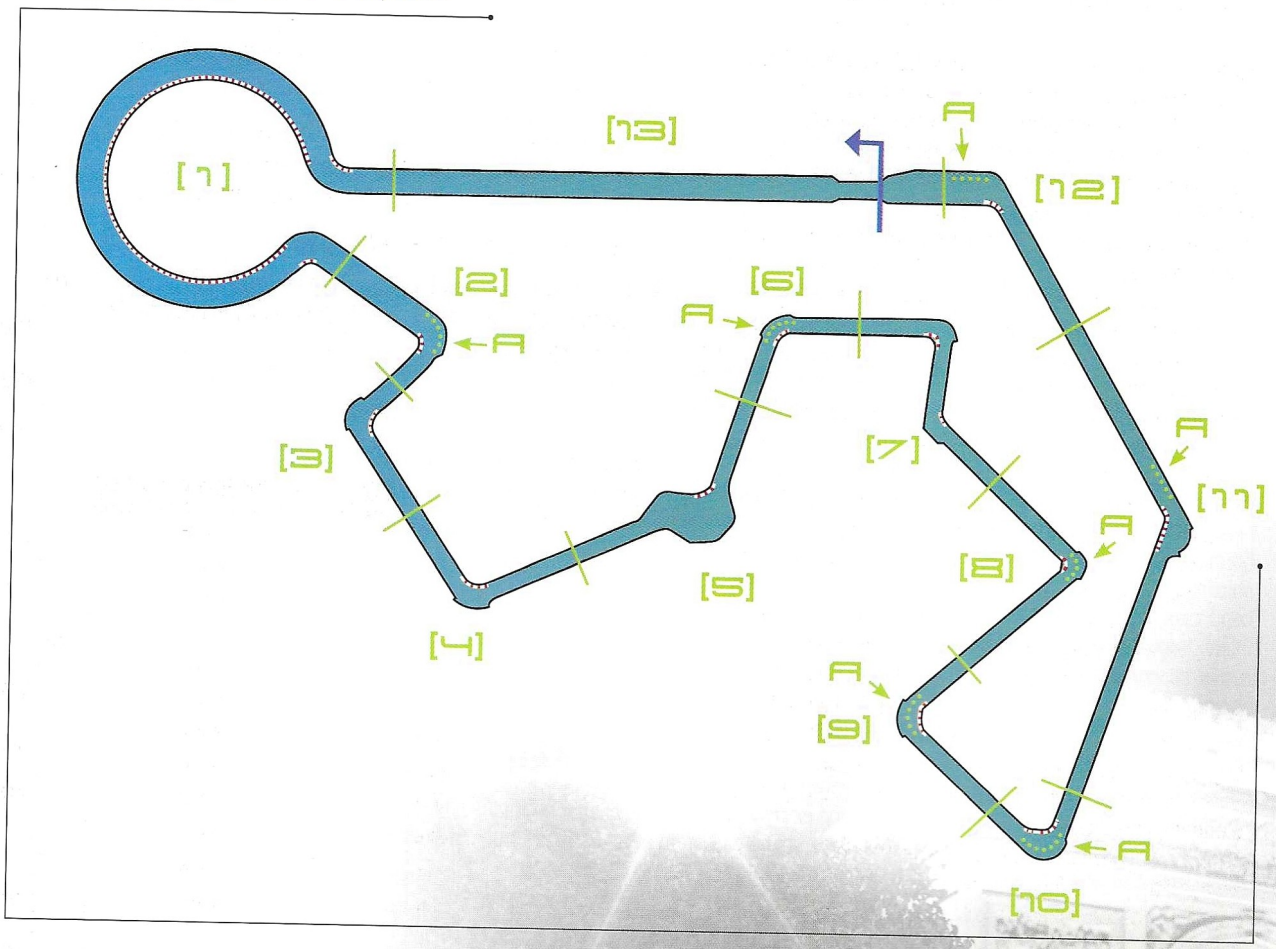
Secção	Côte d'Azur
[1]	★★★★
[2]	★
[3]	★★★
[4]	★★
[5]	★
[6]	★★★★
[7]	★★★★★
[8]	★★★★
[9]	★
[10]	★★★★★
[11]	★
[12]	★★★
[13]	★★★★
[14]	★
[15]	★★★★
[16]	★★★★
[17]	★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Côte d'Azur	01:05.047	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	10	75	105
	01:08.015	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:11.206	Nissan R92CP Race Car 1992	1,157	900	13.8	14.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:16.930	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	85	6	6	11	70	85
	01:16.937	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	9	30	30
	01:17.740	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	16.2	12.1	45	45	3	6	6	25	45
	01:21.281	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1,030	5.0	5.0	60	60	2	2	9	13	18
	01:21.543	ASL Garaiya 2002	293	728	7.7	9.2	73	73	7	7	10	30	30
	01:25.142	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	85	85	4	4	9	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

GEORGE V PARIS



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

George V Paris

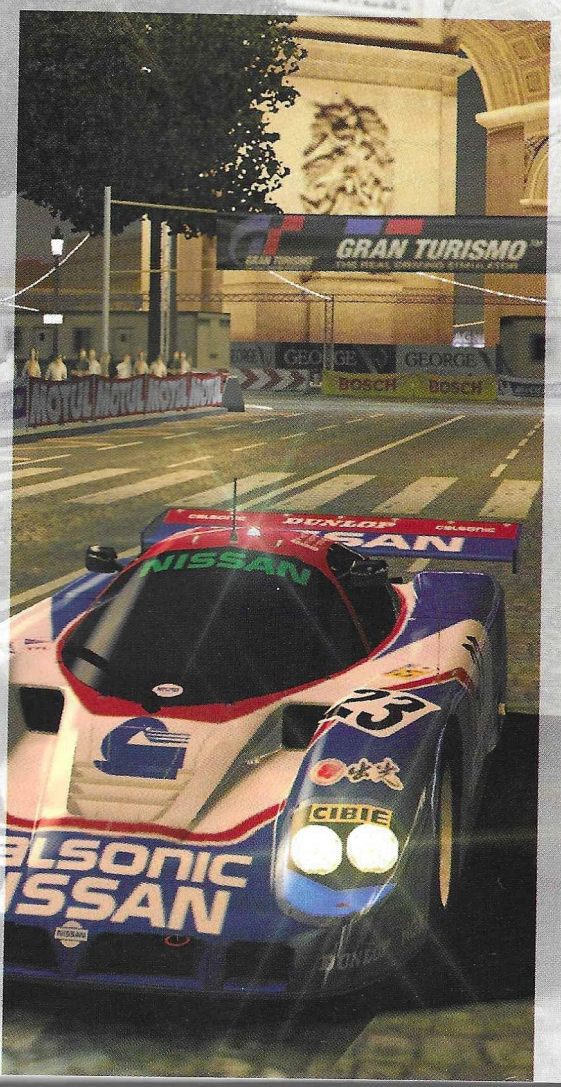
Special (p. 222-223): George V Rally (Easy), George V Rally (Normal), George V Rally (Hard)

George V Paris – Reverse

Special (p. 222-223): George V Rally (Easy), George V Rally (Normal), George V Rally (Hard)

Informação do Circuito

George V Paris	
Comprimento	1.55 milhas
Mudanças na Elevação	24.6 pés
Piso	Asfalto
Condição da Pista	Superfície nova
Modo Reverse	Não
Principal Objectivo	Aceleração
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	Pistas Sinuosas
Desbloquear Pista	Após 225 dias (12 de Novembro)



Aproximem-se da rotunda [1] pelo lado esquerdo. Travem antes da última passadeira, virem para a direita e conduzam numa trajectória para além da berma no lado direito, na direcção do interior da rotunda. Mantenham-se o mais perto possível da margem interior até passarem o último anúncio da "Michelin". Travem de forma breve e virem para a direita para entrar na secção [2]. De início fiquem na esquerda, travem ao passar pelo anúncio "Motul" e virem para a direita. Depois da curva na secção [3] aliviem o acelerador e posicionem-se de forma a poderem entrar na curva à esquerda junto aos anúncios "Michelin", perto da berma. Mantenham-se na direita e travem nos anúncios "Pirelli" na secção [4]. Virem para a curva à esquerda e mantenham-se colados à berma. Na secção [5] fiquem a princípio à direita, depois comecem a travar a meio da junção – tenham cuidado pois é fácil desorientarem-se aqui – e virem para a direita. Conduzam perto da berma e deixem o ímpeto levar-vos para o lado direito da pista. Na secção [6] movam-se para a esquerda. Ao chegarem ao último anúncio "Motul" travem para a curva e virem para a direita. Conduzam o mais próximo possível da berma mas evitem pisá-la. Façam a curva à direita na secção [7] exactamente da mesma forma. Antes da curva à esquerda mudem para a faixa da direita. Depois de travar e virar, conduzam por cima da berma. Depois, mantenham-se à esquerda. Travem para a curva à direita na secção [8] ao passarem o anúncio da "Bosch" e conduzam logo após a berma e entrem na recta. Façam as curvas em [9] e [10] a partir do meio da pista e contornem a última num arco amplo. Na secção [11] fiquem de início à direita, depois comecem a travar ao chegarem ao anúncio da "Michelin" e virem para a esquerda. Conduzam perto da berma interior, deixem-se ser levados para o exterior e aproximem-se da curva na secção [12] pela direita. Ao chegarem ao anúncio "Pirelli", travem e virem à esquerda com firmeza, ficando junto à berma; ao entrarem na recta [13] deixem o ímpeto levar-vos para o exterior da pista. Mudem imediatamente para o lado esquerdo para evitar colidir com a barreira ou vedação antes da meta.

George V Paris – Reverse

Devem, por regra, travar significativamente antes das curvas em relação à versão normal. Isto é especialmente importante nas secções [12], [11], [10], [9], [4] e [3].

Nível de Dificuldade

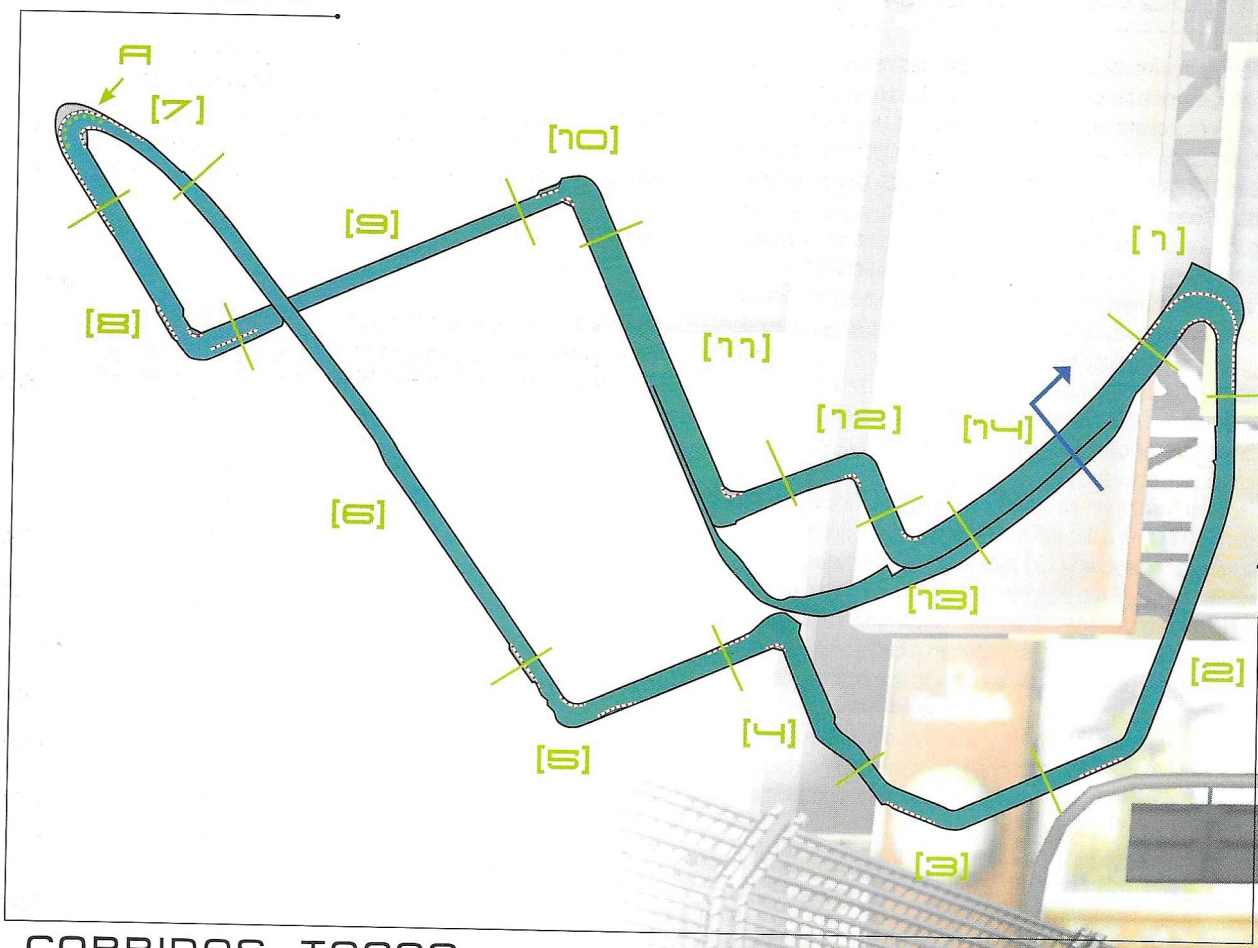
Secção	George V Paris	George V Paris – Reverse
[1]	****	***
[2]	***	***
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	**	**
[6]	***	***
[7]	****	***
[8]	***	***
[9]	**	***
[10]	**	***
[11]	**	***
[12]	**	***
[13]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

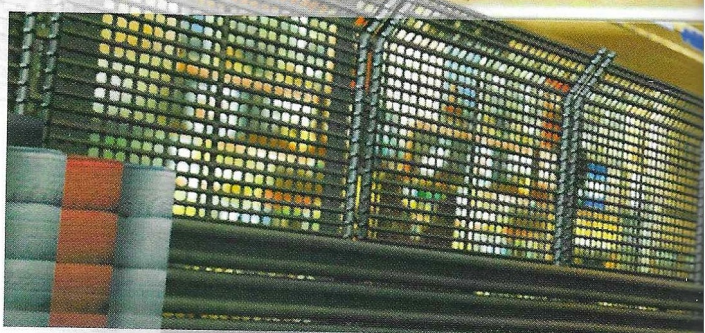
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Medonja (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
George V Paris	00:58.934	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:59.797	Toyota Minolta 89C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.290	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	13.8	58	58	6	6	22	63	88
	01:05.167	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	9	30	30
	01:05.339	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,036	8.0	8.0	65	65	3	3	10	70	85
	01:06.412	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1,100	10.0	9.0	65	65	3	3	8	50	70
	01:08.310	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	16.2	12.1	65	65	3	6	14	25	45
	01:09.710	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	92	94	4	4	9	-	-
	01:19.496	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

HONG KONG



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS



Hong Kong

Professional (p. 218): Boxer Spirit

Extreme (p. 219): Gran Turismo World Championship, Dream Car Championship

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

Carros Britânicos (p. 227): Aston Martin: Aston Martin Festival, Lotus: Elise Trophy

Carros Coreanos (p. 230): Hyundai: Hyundai Sports Festival

Licenças (p. 47, 52): IB-10, IA-8

Hong Kong – Reverse

Beginner (p. 217): FF Challenge

Professional (p. 218): World Compact

Extreme (p. 219): Premium Sports Lounge

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Lotus Classic, MG: MG Festival

Carros Alemães (p. 228): Volkswagen: GTi Cup

Informação do Circuito

Hong Kong	
Comprimento	*1.18 milhas*
Mudanças na Elevação	*22.6 pés*
Piso	*Asfalto, pedras de pavimento*
Condição da Pista	*Superfície nova*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Após 113 dias (13 de Julho)*

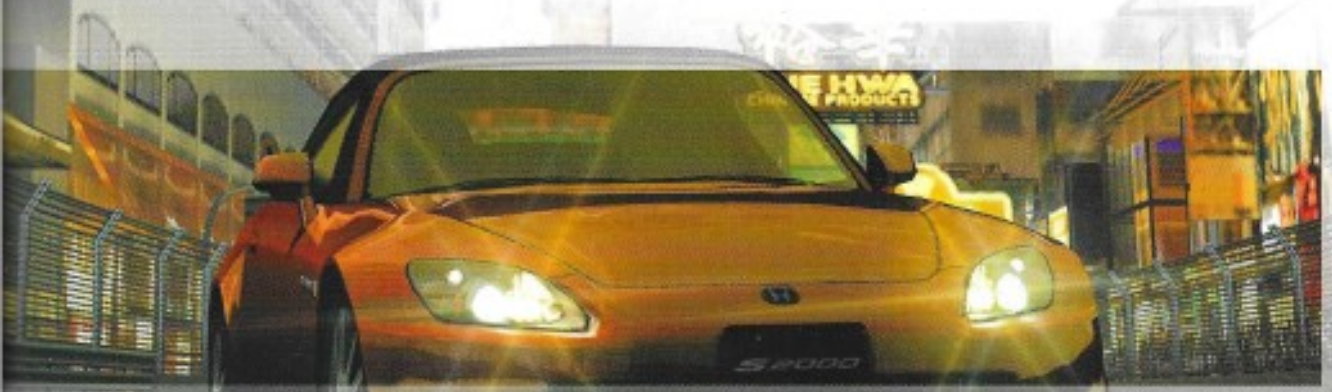
Façam a primeira curva [1] pelo lado esquerdo da pista. Travem perto do sinal "50m" e virem para a direita para poderem fazer a curva com uma viragem fluida do volante. Mantenham-se perto da berma e passem por ela sem usar o acelerador, depois acelerem a fundo logo que possam e mantenham-se à esquerda para a secção [2]. Larguem o acelerador, depois virem com firmeza antes de entrarem na pequena curva à direita, fazendo-a perto das barreiras de protecção. Depois deixem que o ímpeto vos leve novamente para o exterior da pista. Façam as subsequentes curvas na secção [3] de forma semelhante.

No início da secção [4] mantenham-se à direita. Travem ao chegar ao sinal "50m" e virem pela berma para entrar na recta. Fiquem à esquerda na secção [5], travem logo a seguir ao sinal "50m" e depois virem para a direita e passem a curva perto da berma. Na secção [6] fiquem no lado direito da recta. Travem logo a seguir a passarem o sinal "100m" para fazerem a curva [7] enquanto se mantêm junto à berma. Depois disso, fiquem no lado direito e façam a curva a 90° [8] pela direita. Travem logo a seguir ao sinal "50m", virem por cima da berma e deixem-se levar para a direita. Mudem para o lado esquerdo na recta [9], travem ao chegar ao sinal "50m" e virem para a direita para a curva na secção [10]. Evitem a berma durante esta curva: pode fazer o carro saltar, resultando numa perda de controlo potencialmente perigosa.

Mantenham-se à direita na secção [11]. Travem no sinal "50m", virem para a esquerda e conduzam através da berma. Devem fazer a próxima curva [12] também pelo lado esquerdo. Travem de forma breve e passem a curva perto da berma, dirigindo-se para a próxima curva em [13]. Façam esta curva também perto da berma antes de se deixarem levar para o exterior da recta final em [14]. Por fim, vão para o lado esquerdo da pista.

Nível de Dificuldade

Secção	Hong Kong	Hong Kong – Reverse
[1]	****	***
[2]	**	**
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	***	***
[6]	*	*
[7]	****	***
[8]	***	***
[9]	*	*
[10]	***	***
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	***
[14]	*	*

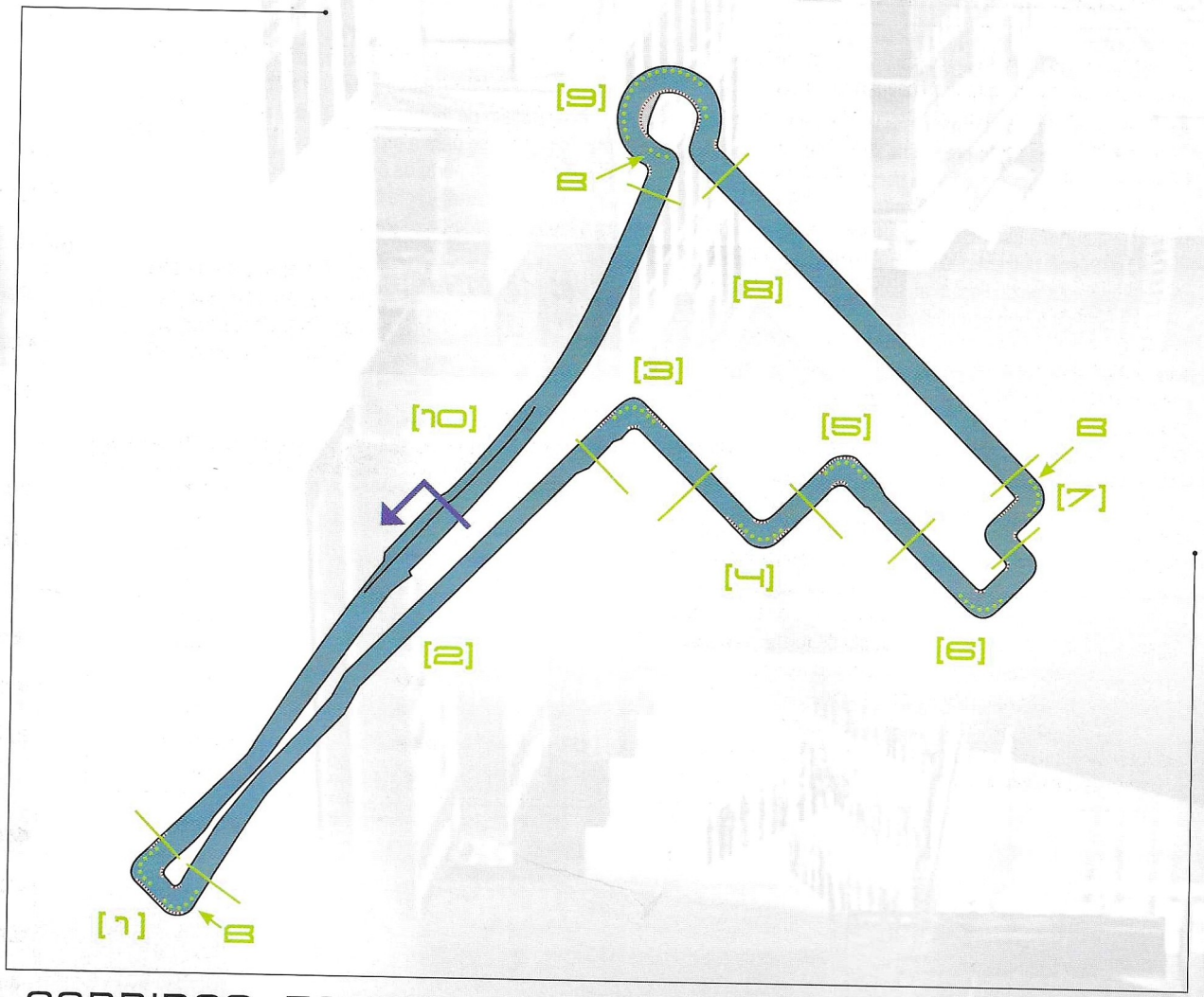


Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Hong Kong	00:59.228	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.6	85	85	6	6	17	63	88
	01:00.460	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	25	63	88
	01:02.677	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	20.0	20.0	65	65	-	-	16	75	105
	01:05.236	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,039	13.0	10.8	66	75	6	6	11	70	85
	01:06.447	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	11.6	9.2	66	66	6	6	15	30	30
	01:08.097	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	8.0	8.0	80	80	4	4	5	38	53
	01:10.186	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1,030	5.0	5.0	55	55	2	2	19	13	18
	01:12.466	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.8	10.2	91	91	4	4	17	-	-
	01:17.593	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

NEW YORK



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

New York

Professional (p. 218): Supercar Festival, Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Endurance (p. 221): New York 200 Mile Race

America (p. 224): All American Championship, Old Muscle Car Competition

Carros Americanos (p. 227): Shelby: Shelby Cobra Cup

Carros Japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"

Licenças (p. 46): IB-8

New York – Reverse

Beginner (p. 217): MR Challenge

Professional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Premium Sports Lounge

America (p. 224): Muscle Car Competition

Carros Americanos (p. 226): Chevrolet: Corvette Festival

Carros Britânicos (p. 227): MINI: Mini Sports Meeting

Carros Japoneses (p. 229): Nissan: Race of the Red "R" Emblem

Driving Mission (p. 250): 11: 3 Lap Battle

Informação do Circuito

New York	
Comprimento	*2.59 milhas*
Mudanças na Elevação	*17.1 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Entrem nas duas curvas na secção [1] pelo exterior da pista, travando o mais tardar ao chegarem ao sinal "100m". Conduzam por ambas num arco suave. Não toquem nas bermas e acelerem o mais cedo possível. Fiquem no meio da pista durante a secção [2] antes de irem para a esquerda, ao passarem pelo sinal, para a curva [3]. No sinal "100m", travem e virem de forma a poderem passar rente à berma no interior da curva. O ímpeto deverá levar-vos para a recta seguinte no lado direito, mas sem tocar na parede. Virem para a direita e comecem a travar para a curva [4] ao chegarem à vedação à direita. Virem com firmeza para o seu interior, mantendo-se junto à berma. Posicionem-se imediatamente à esquerda e travem ao chegar ao segundo placard preto da "elf", à esquerda. Façam a curva [5] conduzindo através da berma plana. Devem deixar a curva de forma perfeita e chegar à pequena recta pelo lado esquerdo. Travem pouco depois da última seta laranja no lado direito para a combinação de curvas [6]. Façam as primeiras duas curvas como uma a 180°, ficando aproximadamente no meio da pista de modo a fazer a primeira curva na secção [7] de forma muito apertada. Fiquem na direita extrema e façam a próxima curva num arco amplo de forma a acelerar cedo para a recta na secção [8]. Entrem na rotunda [9] pela extrema esquerda. Travem ao chegar ao sinal "100m", e virem de forma a passarem rente à berma no lado direito. Na rotunda mantenham-se no interior; se quiserem, podem conduzir pela berma para estabilizar o carro. Um pouco antes da berma interior acabar, virem com firmeza para a direita e passem rente à berma enquanto aceleram para a recta final [10]. Aqui devem tentar manter-se no meio da pista: a estrada é muito estreita nalguns sítios e é muito fácil raspar na parede.

New York – Reverse

Quando estiverem a conduzir por esta pista em Reverse, tomem especial atenção ao aproximarem-se da secção [9]. A recta longa que leva a esta secção faz com que estejam a conduzir a velocidade máxima. Travem a fundo.

Nível de Dificuldade

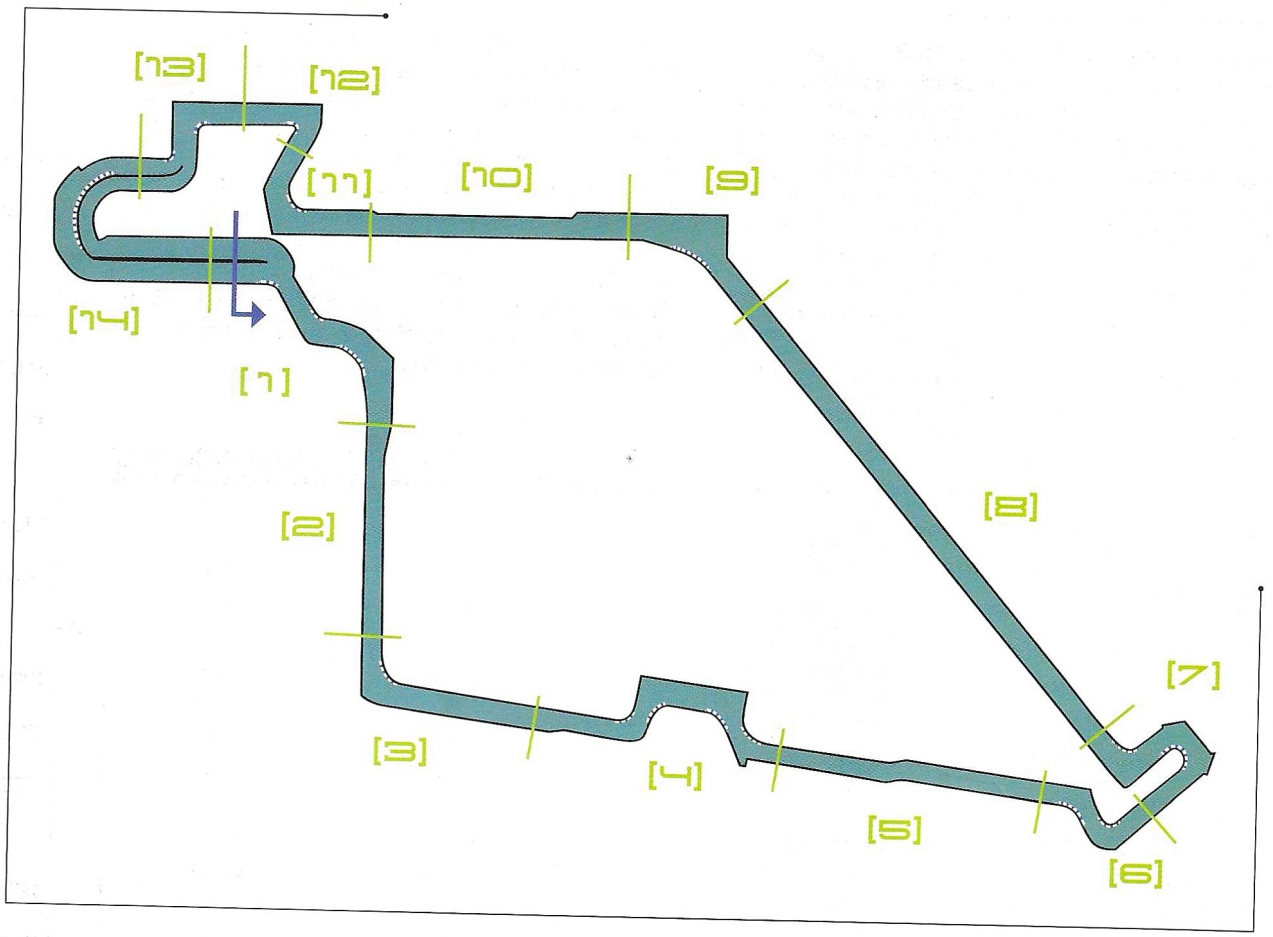
Secção	New York	New York – Reverse
[1]	****	****
[2]	*	*
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	***	***
[6]	***	***
[7]	***	***
[8]	*	*
[9]	****	*****
[10]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
New York	01:09.839	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	89
	01:12.696	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:13.121	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1,030	1,000	14.8	13.8	80	80	6	6	17	38	53
	01:20.143	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	55	65	6	4	14	38	53
	01:21.682	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	70	70	6	6	14	38	53
	01:37.496	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	10.0	7.6	63	66	5	5	10	-	-
	01:40.653	HKA Motorsports Stage II R32 2004	600	1,395	6.3	5.2	80	80	-	-	12	-	-
	01:44.379	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:53.160	Audi A3 3.2 Quattro 2003	290	1,360	7.2	6.0	107	107	4	4	10	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

OPERA PARIS



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Opera Paris

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Premium Sports Lounge

Europe (p. 224-225): Pan Euro Championship, Deutsche Touring Car Meisterschaft, Tous France Championnat, Euro Hot Hatch League, 1000 Miles!

Carros Britânicos (p. 227): MG: MG Festival, Mini: Mini Sports Meeting, TVR: Blackpool Racers

Carros Franceses (p. 227-228): Renault: Megane Cup, Peugeot: 206 Cup

Carros Alemães (p. 228): Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow, Volkswagen: GTi Cup

Carros Japoneses (p. 229): Mazda: Club "RE"

Driving Mission (p. 250): 13: 3 Lap Battle

Licenças (p. 52, 58): IA-9, S-11

Opera Paris – Reverse

Professional (p. 218): Gran Turismo World Championship

Europe (p. 225): Europe Classic Car League, Schwarzwald Liga A

Carros Franceses (p. 227-228): Citroen: 2HP – 2CV Classics, Alpine: Renault Alpine Cup

Carros Alemães (p. 228): BMW: Club "M"

Informação do Circuito

Opera Paris	
Comprimento	*1.79 milhas*
Mudanças na Elevação	*0.0 pés*
Piso	*Asfalto, pedras de pavimento*
Condição da Pista	*Superfície nova, lombas esporádicas*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Após 29 dias (30 de Abril)*

Façam a combinação de curvas na secção [1] pela extrema esquerda. Pouco depois da linha de partida, travem ligeiramente, virem para a direita, conduzam pela berma interior e coloquem-se em posição para a curva à esquerda. Aqui, conduzam muito perto da berma, mas não lhe toquem – pode fazer com que o carro salte, levando a uma perda de controlo. Depois da curva, virem imediatamente para a direita e, novamente, conduzam perto da berma. Deixem que o ímpeto vos leve para o exterior antes de mudarem para o lado direito na recta [2]. Travem pouco depois do sinal "50m" para a curva à esquerda na secção [3]. Virem com firmeza para a esquerda, mantenham-se perto da berma interior e deixem que o ímpeto vos leve para a direita. Ao chegarem ao anúncio da "Pirelli", comecem a travar e virem para a primeira curva da secção [4]. Conduzam pela combinação de curvas perto das bermas ou até por cima delas e deixem-se ser levados para o lado direito na secção [5]. Na recta, mudem-se para a esquerda, travem um pouco antes do placard "Opera" e virem para poderem fazer a combinação de curvas na secção [6] perto das bermas. Depois da primeira curva devem evitar o lado direito da pista: é muito desnivelado! Na pequena recta, deixem o carro ser levado para o exterior e comecem a travar ao mesmo tempo que começam as barreiras de protecção na secção [7]. Virem para a esquerda e façam a curva a 180° muito perto da berma. Podem também conduzir pela berma para estabilizar o carro. Logo que esta acabe, virem para a direita e conduzam colados à berma em direcção à longa recta [8]. Aqui mantenham-se à direita, virem de forma firme para a esquerda no anúncio "Firestone" e passem a curva [9] perto da berma. Na secção [10] deixem-se ser levados para o lado direito, depois mudem-se para a esquerda e comecem a travar para a curva [11] antes da passadeira. Mantenham-se junto à berma e fiquem na direita; travem para a curva em [12] no último anúncio da "Lotus" à direita. Depois virem com firmeza para o lado esquerdo e deixem que o ímpeto vos leve para o lado direito da pista. Ao chegarem à placa "Pirelli", virem para a primeira curva da secção [13]. Mantenham-se perto da berma interior, travem de forma breve, façam a curva à direita e entrem na secção [14]. Passem pela curva a 180° com uma viragem firme do volante, conduzindo a velocidade constante, e depois mudem para o lado esquerdo da pista na recta final.

Nível de Dificuldade

Secção	Opera Paris	Opera Paris – Reverse
[1]	★★★★	★★★
[2]	★	★
[3]	★★★	★★★
[4]	★★★★	★★★
[5]	★	★
[6]	★★★★	★★★
[7]	★★★	★★★★
[8]	★	★
[9]	★★	★★
[10]	★	★
[11]	★★★★	★★★
[12]	★★★	★★★★
[13]	★★★	★★★
[14]	★★	★★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

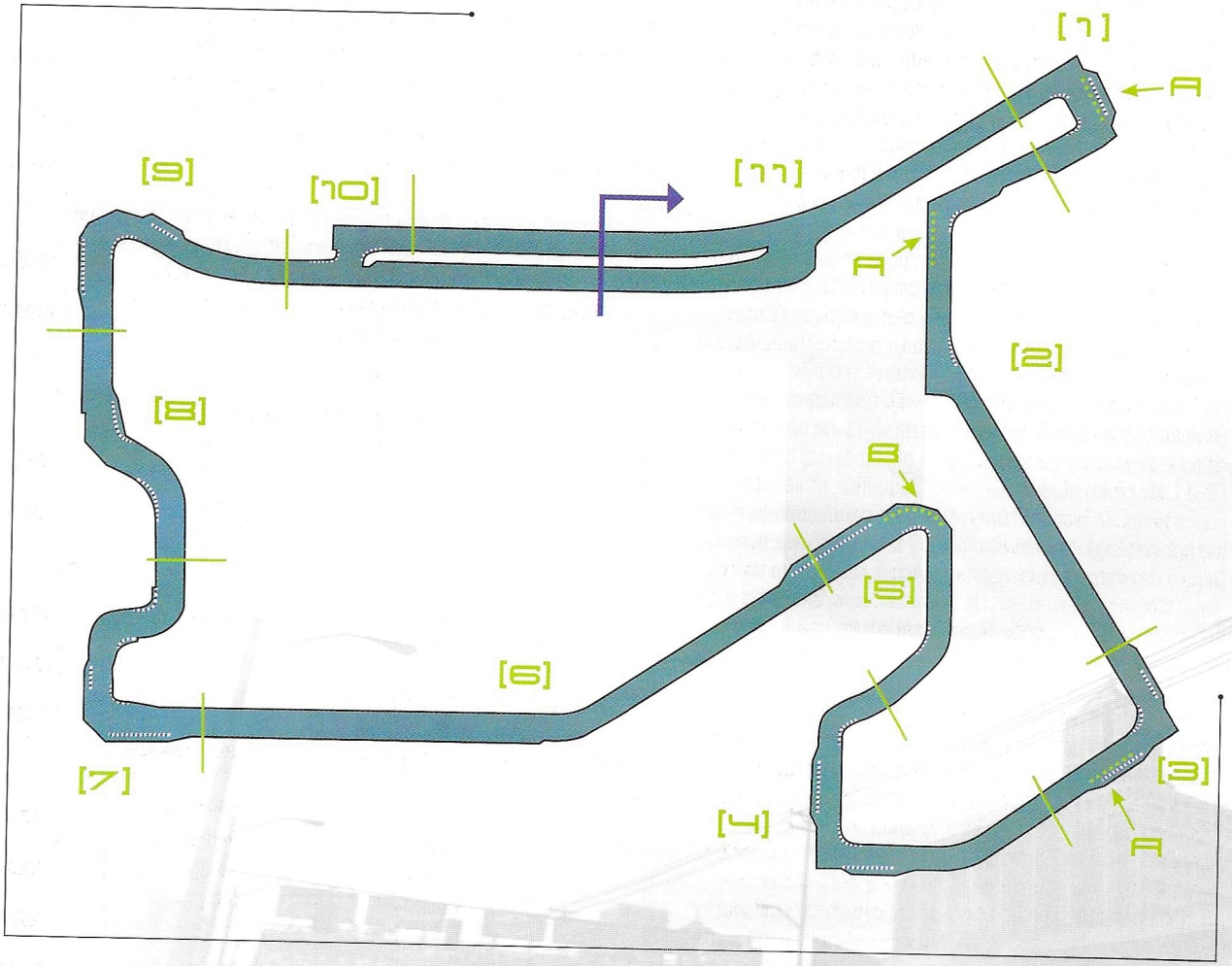
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Opera Paris	01:01.958	Toyota Mineita 88C-V Race Car 1989	1,164	850	7.8	9.8	85	98	6	6	17	63	88
	01:03.343	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.0	65	65	6	6	17	63	88
	01:05.454	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	25	63	88
	01:07.525	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	16.3	14.3	65	65	7	7	12	50	70
	01:08.267	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	9.0	12.0	65	65	1	1	12	70	85
	01:08.553	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.5	7.6	100	100	6	2	11	30	30
	01:11.594	Toyota Altezza Touring Car 2001	533	1,000	15.4	13.8	80	80	6	6	11	38	53
	01:13.844	Tommy Kaira ZZ-S 2000	235	667	4.0	4.0	85	86	4	3	12	30	25
	01:17.049	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

SEATTLE CIRCUIT



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Seattle Circuit

Professional (p. 218): World Compact

America (p. 224): All American Championship, Stars and Stripes, Old Muscle Car Competition

Carros Americanos (p. 226): Chevrolet: Corvette Festival

Informação do Circuito

Seattle Circuit	
Comprimento	*2.37 milhas*
Mudanças na Elevação	*141.1 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova, lombas, rampas, carris*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria Tuning	*Pistas Complexas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Carros Britânicos (p. 227): MINI: Mini Sports Meeting

Carros Alemães (p. 228): Opel: Speedster Trophy

Carros Japoneses (p. 230): Suzuki: Suzuki Concepts

Driving Mission (p. 248): 4: The Pass

Licenças (p. 56): S-5

Seattle Circuit – Reverse

Beginner (p. 217): FR Challenge, Pickup Truck Race

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup

Carros Americanos (p. 227): Chrysler: Crossfire Trophy, Shelby: Shelby Cobra Cup

Driving Mission (p. 256): 32: 1 Lap Magic

Abordem a curva a 180° [1] pela esquerda e travem a partir do sinal "100m". Pouco antes do sinal "Valvoline" à esquerda, virem e façam a curva numa trajectória calculada. Na pequena recta em [2] mantenham-se mesmo à direita até chegarem ao sinal "50m", depois aliviem a aceleração (travem se necessário) e virem para poderem cortar para dentro passando pela berma (mas não lhe toquem). O vosso ímpeto irá levar-vos para a barreira de protecção à direita. Virem novamente para a esquerda e passem rente à berma. Coloquem imediatamente o carro em posição para a subida, pois os saltos aqui são potenciais desastres que não devem ser subestimados: se estiverem a ajustar a posição quando saltam, podem muito bem perder toda a tracção ao aterrarem. Mantenham-se no meio da estrada e travem a fundo antes da última rampa. Ao virarem, mantenham-se o mais perto possível da berma no interior da curva [3] sem conduzirem por cima dela (ou baterem na barreira de protecção no lado oposto ao saírem). Travem para a curva a 90° na secção [4] no sinal "50m" (é logo a seguir à ponte). Virem de forma acentuada e conduzam para além da berma à direita. Na recta, mantenham-se mesmo à esquerda mas não deixem que o carro seja levado para a berma. Quando estiverem a passar pelo segundo poste à esquerda, virem rapidamente e conduzam de forma rente à berma. Fiquem no lado direito.

Ao chegarem ao sinal vermelho da "Firestone" à direita, na secção [5], levantem o pé do acelerador de forma breve, conduzam para além da berma direita e deixem que o ímpeto vos leve para o exterior da próxima curva. Travem no sinal "50m" de forma a poderem virar quando chegarem à secção amarela e preta da barreira à direita; devem ser capazes de tocar na berma no interior da curva à esquerda. Ao serem levados para a direita depois da curva, devem ter cuidado para não tocar na berma ou conduzir por cima dela, pois irão perder velocidade, algo de que precisam desesperadamente para a secção [6]. Abordem a ligeira curva à direita vindo do mais à direita da pista que conseguirem. Posicionem-se à esquerda. Travem a fundo para a combinação de curvas [7] ao passarem pelo sinal "100m". Tratem ambas como se fossem uma curva muito longa a 180°, mas tenham em atenção o efeito que os carris irão ter na tracção. Podem tocar na berma na última curva desta secção. Deixem que o ímpeto vos leve para o exterior de forma a estarem em posição para passarem as duas curvas da secção [8] numa só trajectória. Mantenham-se à esquerda e travem ao chegarem ao sinal "50m" para a curva à direita da secção [9]. Virem para a direita mas evitem passar pela berma. Abordem a chicana [10] pela direita. Pouco antes de chegarem ao segundo sinal "Firestone", desacelerem e virem para fazer as duas curvas numa só trajectória – mas sem, claro, colidirem com as barreiras ao entrarem na recta. Na secção [11] fiquem na esquerda depois da curva à esquerda em preparação para o regresso à secção [1].

Seattle Circuit – Reverse

Tentem travar demasiado cedo e não demasiado tarde na secção [10] – vão chegar aqui com muito mais velocidade, por isso terão menos tempo para virar. Na secção [2] devem ser um pouco mais cuidadosos do que na direcção normal. Devido à maior velocidade na descida, os carros saltam mais e mais longe do que na subida. Se estiverem a conduzir um carro muito rápido, é aconselhável travar de forma breve antes de cada salto. Isto deverá ajudar a manter controlo do veículo na aterragem.

Nível de Dificuldade

Secção	Seattle Circuit	Seattle Circuit – Reverse
[1]	***	***
[2]	***	****
[3]	****	***
[4]	****	***
[5]	****	****
[6]	*	*
[7]	***	***
[8]	***	***
[9]	***	***
[10]	****	*****
[11]	*	*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

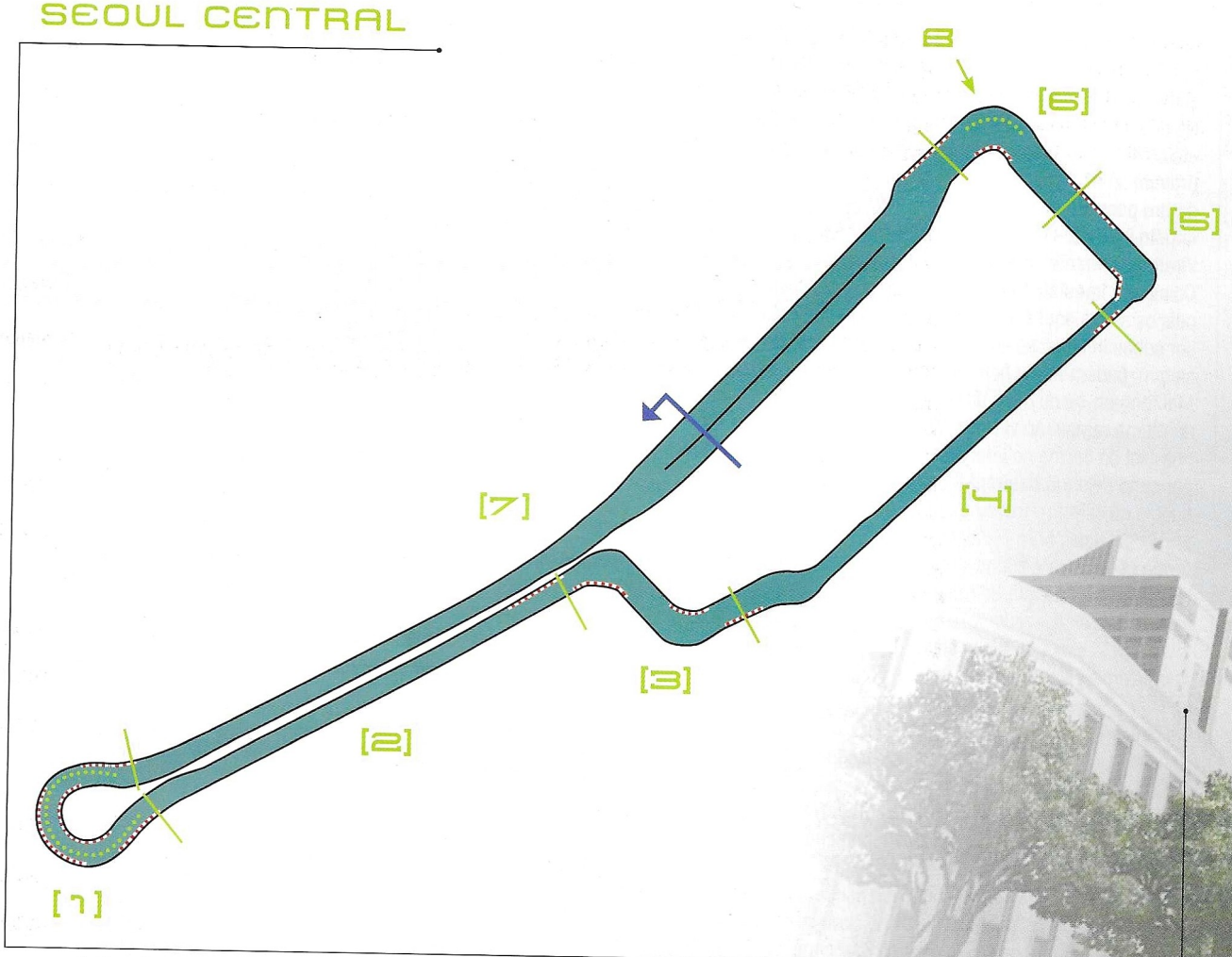
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Hadaya (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Seattle Circuit	01:09.616	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	01:11.697	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	16.4	16.5	55	55	-	-	14	75	105
	01:14.924	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	1,030	1,000	14.8	13.8	80	80	6	6	17	38	53
	01:17.286	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	9.0	8.0	74	74	3	3	9	40	60
	01:18.694	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	70	70	6	6	12	38	53
	01:21.441	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1,100	15.8	13.8	50	50	5	5	13	50	70
	01:30.381	Nike One 2022	259	780	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:36.553	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1,120	5.0	4.0	140	140	8	6	11	13	18
	01:46.098	Honda Mugen Motul Civic Si Race Car 1987	280	890	6.4	4.2	85	85	7	7	5	13	18

SEOUL CENTRAL



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Seoul Central

Professional (p. 218): Supercar Festival

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

Carros Americanos (p. 226): Chevrolet: Camaro Meeting

Carros Franceses (p. 227): Renault: Megane Cup

Carros Coreanos (p. 230): Hyundai: Hyundai Sports Festival

Seoul Central – Reverse

Professional (p. 218): Clubman Cup, Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Carros Britânicos (p. 227): Triumph: Spitfire Cup

Informação do Circuito

Seoul Central	
Comprimento	*1.69 milhas*
Mudanças na Elevação	*12.8 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Superfície nova*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	☠☠
Categoria Tuning	*Pistas Mistas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Abordem a curva [1] pelo lado esquerdo. Um pouco antes do sinal "100m", tentem ir em direcção à berma no lado direito. À entrada da curva, travem a fundo e mantenham-se o mais junto da berma interior que conseguirem. Logo que cheguem ao espaço vazio entre as bancadas de espectadores, acelerem para a recta na secção [2].

Aproximem-se na primeira curva na secção [3] vindo do extremo esquerdo, travem ao chegar ao sinal "100m" e virem para passar pela berma no lado direito. Depois endireitem de forma breve as rodas e passem a berma interior da próxima curva à esquerda da mesma maneira. Deixem que o ímpeto vos leve para o lado direito da pista na recta em [4]. Mantenham-se na direita extrema e comecem a travar para a curva [5] um pouco depois do sinal "100m". Virem para lá e rocem a berma interior da curva à esquerda. Na pequena recta, virem ao chegarem às marcas axadrezadas na estrada de forma a fazerem a curva na secção [6] o mais rente que conseguirem. Se aqui forem levados para o exterior, tenham cuidado para não subir a berma ou bater nas barreiras de protecção – precisam de toda a velocidade possível para a longa recta [7]. Mantenham-se à esquerda para estarem na melhor posição para a curva na secção [1].

Seoul Central – Reverse

Tenham cuidado na secção [5]. A entrada para a curva é muito apertada, por isso precisam de a abordar com precisão para evitarem tocar nas paredes.

Nível de Dificuldade

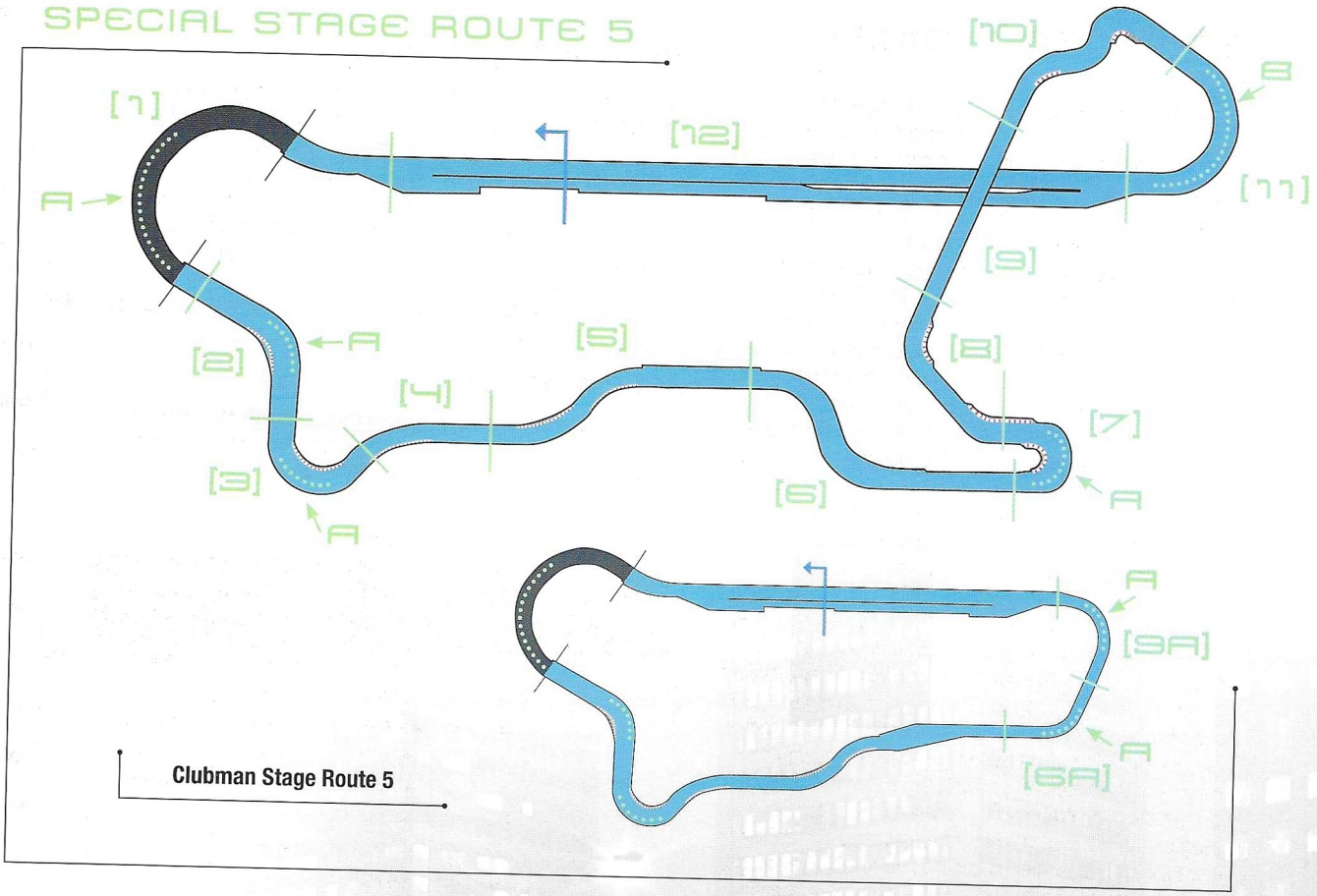
Secção	Seoul Central	Seoul Central – Reverse
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	***
[4]	*	*
[5]	***	****
[6]	****	**
[7]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Seoul Central	00:38.788	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1999	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	20	63	88
	00:41.369	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	14	75	105
	00:43.880	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	901	1,120	15.8	14.8	55	55	6	6	14	38	53
	00:45.618	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	13	38	53
	00:50.359	Lotus Motor Sport Elise 1999	298	637	7.0	9.4	78	78	4	4	21	13	18
	00:50.886	Tommy kaira ZZ-S 2000	284	627	4.8	7.2	106	106	4	4	11	30	30
	00:51.524	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	549	1,030	14.8	12.8	85	85	6	6	12	13	18
	00:52.634	Audi Abt TT-R Touring Car 2002	470	1,080	14.4	12.8	65	65	6	6	10	38	53
	00:53.891	Opel Speedster Turbo 2000	283	914	5.2	6.0	111	111	4	4	11	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA E NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

SPECIAL STAGE ROUTE 5



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Special Stage Route 5

Beginner (p. 217): FR Challenge

Europe (p. 224-225): British Lightweight Series, Tous France Championnat

Carros Britânicos (p. 227): TVR: Blackpool Racers

Carros Franceses (p 228): Alpine: Renault Alpine Cup

Carros Japoneses (p. 229-230): Mazda: NR-A RX-8 Cup, Mitsubishi Motors: Mirage Cup, Nissan: Silvia Sisters

Licenças (p. 55): S-3

Special Stage Route 5 – Reverse

Professional (p. 218): Race of NA Sports

Europe (p. 225): Euro Hot Hatch League

Japan (p. 226): Japanese 90s Challenge

Carros Americanos (p. 227): Saleen: Saleen S7 Club

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Elise Trophy

Carros Japoneses (p. 229): Mazda: Club "RE"

Clubman Stage Route 5

Professional (p. 218): Clubman Cup

Carros Britânicos (p. 227): Triumph: Spitfire Cup

Carros Japoneses (p. 229): Mitsubishi Motors: Evolution Meeting

Clubman Stage Route 5 – Reverse

Beginner (p. 217): Sunday Cup

Japão (p. 226): Japanese 80s Festival

Carros Britânicos (p. 227): MINI: Mini Sports Meeting

Carros Japoneses (p. 229): Mazda: NR-A Roadster Club

Informação do Circuito

	Special Stage Route 5	Clubman Stage Route 5
Comprimento	*2.35 milhas*	*1.53 milhas*
Mudanças na Elevação	*69.6 pés*	*48.2 pés*
Piso	*Asfalto*	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo, lombas*	*Piso novo, lombas*
Modo Reverse	*Sim*	*Sim*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Sinuosas*	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Após 57 dias (28 de Maio)*	*Disponível desde o início*

Aproximem-se da secção [1] do lado esquerdo. Virem à direita no final da barreira de protecção de modo a passarem junto ao muro do lado direito, com o carro apontado ao interior da curva. Antes de chegarem ao muro comecem a travar e mantenham-se junto à berma interior. Na secção [2] encostem-se ao lado esquerdo até alcançarem o sinal "25m" na esquerda, virem à direita, passem junto à berma e mantenham alguma distância entre o veículo e o muro. Na secção [3] travem suavemente após o sinal "50m" e encostem à esquerda para passarem por cima da lomba, apontando o carro à ligeira curva à direita da secção [4]. Enquanto atravessam esta curva mantenham-se junto à berma e continuem do lado direito até alcançarem o sinal "50m". Virem para dentro de modo a passarem pela combinação esquerda-direita na secção [5] numa única linha. Ao entrarem na secção [6] mantenham-se do lado esquerdo da estrada. Travem antes do sinal "25m" e virem para dentro de modo a atravessarem a combinação direita-esquerda numa única linha e junto à berma. Encostem-se à direita, comecem a travar no sinal "50m" e virem para dentro de modo a atravessarem a curva em [7] com uma velocidade constante e com o volante fixo. Passem por ambas as curvas na secção [8] num arco abrangente, passando por cima das bermas. Na secção [9] deixem que a aceleração vos transporte até ao lado esquerdo da estrada e travem quando se nivelarem com o sinal "50m". Virem à direita e atravessem a berma da primeira curva da secção [10]. Passem pelas próximas duas curvas numa única linha e mantenham-se junto às barreiras de protecção. Assim que forem transportados para o exterior da pequena recta, virem para o interior e passem pela curva em [11] o mais rapidamente possível. Não sejam muito agressivos ou serão obrigados a travar. Acelerem a fundo assim que a curva começar a abrir, de modo a aproximarem-se do exterior da pista no final da curva. Na recta final em [12] devem manter-se junto da barreira de protecção à esquerda.

Clubman Stage Route 5

As secções [1] a [5] e [12] são idênticas em ambos os circuitos, por isso consultem o corpo principal de Truques e Dicas. No final da secção [5] mantenham-se do lado direito da pista de modo a atacar a curva em [6A]. Travem quando se nivelarem com o sinal "25m". Virem para o interior e passem junto ao muro de modo a entrarem na pequena recta, sempre encostados à direita. Travem antes da curva em [9A] quando se nivelarem com o sinal "25m", e virem para o interior de modo a passarem junto ao muro da recta final. Mantenham-se do lado esquerdo após passarem pela entrada para as boxes.

Route 5 Reverse

Quando conduzirem em ambos os circuitos no modo Reverse, usem as bermas mais frequentemente de modo a estabilizar o carro. Travem a fundo antes da curva [3] para evitar uma colisão com o muro.

Nível de Dificuldade

Secção	Special Stage Route 5	Special Stage Route 5 – Reverse	Clubman Stage Route 5	Clubman Stage Route 5 – Reverse
[1]	★★★★	★★★	★★★★	★★★
[2]	★★	★★	★★	★★
[3]	★★★	★★★★	★★★	★★★★
[4]	★★	★★	★★	★★
[5]	★★	★★★	★★	★★★
[6]	★★★★	★★★★	-	-
[6A]	-	-	★★	★★
[7]	★★★	★★★	-	-
[8]	★★	★★	-	-
[9]	★	★	-	-
[9A]	-	-	★	★
[10]	★★★★	★★★★	-	-
[11]	★★★	★★★	-	-
[12]	★	★	★	★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

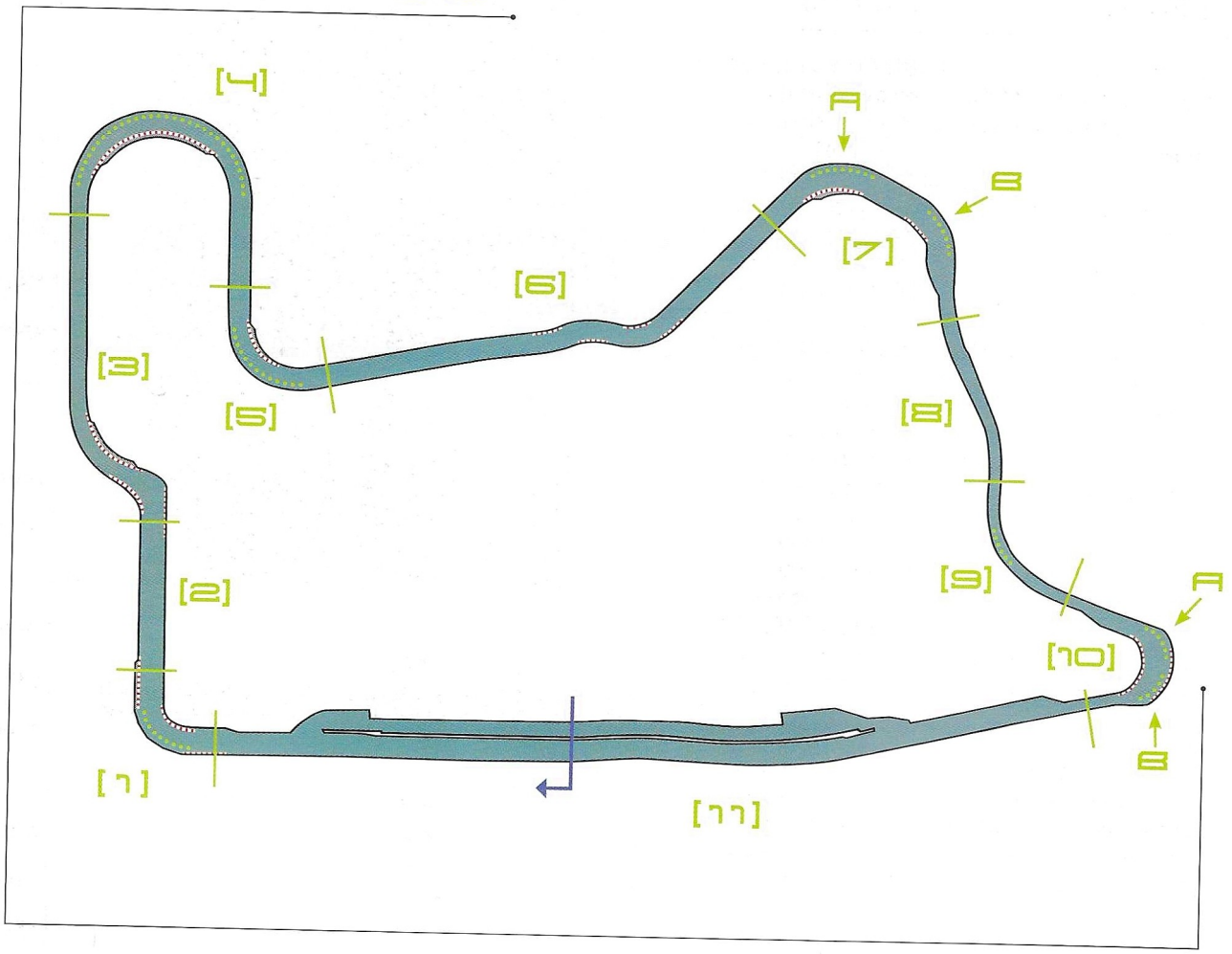
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Histerese (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Special Stage Route 5	00:57.560	Pescarolo PlayStation GT60 Race Car 2004	1,108	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:58.162	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	17	63	88
	00:58.627	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:05.965	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	9.0	12.0	70	70	1	1	18	70	85
	01:07.385	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	13	50	70
	01:07.976	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	75	75	6	6	13	30	30
	01:15.271	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.8	10.2	89	89	4	4	17	-	-
	01:15.817	Tommy kaira ZZ-S 2000	295	627	12.0	11.5	79	79	6	4	10	30	26
	01:17.834	Audi A4 Touring Car 2004	460	1,080	14.4	12.8	65	65	6	6	14	38	53
Clubman Stage Route 5	00:32.304	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.3	85	85	6	6	18	63	88
	00:33.744	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	00:34.320	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	1,135	893	14.8	15.3	70	70	6	6	25	63	88
	00:38.119	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	13.0	10.8	65	85	6	6	13	70	85
	00:39.309	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	82	84	5	5	13	30	30
	00:40.446	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	12.3	12.1	55	55	5	5	14	38	53
	00:43.072	Subaru Cusco Advan Impreza (JGTC) 2003	579	1,100	13.4	12.8	50	60	6	6	11	21	21
	00:45.637	Lotus Motor Sport Elise 1999	294	637	7.0	9.4	101	104	4	4	9	-	-
	00:50.097	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

TOKYO: ROUTE 246



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Tokyo: Route 246

Professional (p. 218): Tuning Car Grand Prix, Gran Turismo World Championship

Extreme (p. 219): Formula GT World Championship

Endurance (p. 220): Tokyo R246 300 km

Informação do Circuito

Tokyo: Route 246	
Comprimento	*3.18 milhas*
Mudanças na Elevação	*76.1 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Velocidade Máxima*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas Mistas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

Europe (p. 225): Schwarzwald Liga B

Japan (p. 226): All Japan GT Championship

Carros Britânicos (p. 227): Lotus: Elise Trophy, MINI: Mini Sports Meeting

Carros Franceses (p. 228): Alpine: Renault Alpine Cup

Carros Japoneses (p. 229): Mazda: NR-A Roadster Club, Mitsubishi Motors: Evolution Meeting

Licenças (p. 57): S-8

Tokyo: Route 246 – Reverse

Professional (p. 218): Turbo Sports Cars

Extreme (p. 219): Dream Car Championship, Polyphony Digital Cup

Japan (p. 226): Japan Championships

Carros Alemães (p. 228): Audi: Tourist Trophy

Carros Japoneses (p. 230): Nissan: Club "Z"

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] a partir da esquerda e travem a fundo antes do sinal "100m". Virem para dentro de modo a colarem-se à berma interior da curva sem embaterem nas barreiras de protecção. Mantenham-se à direita na secção [2] e travem quando se nivelarem com a berma do lado direito; passem junto ao interior de ambas as curvas na secção [3] e numa trajectória única. Podem usar a berma para estabilizar o carro, mas não toquem nas barreiras de protecção. Mantenham-se à esquerda na recta e virem para o interior no sinal "50m" antes da curva em [4] e façam-na com uma aceleração controlada e mão firme no volante. Se a aceleração vos transportar para o exterior da pista, levantem o pé do acelerador (ou travem, se for mesmo necessário). Tentem seguir junto à berma no interior. Encostem à direita na pequena recta, travem e curvem para o interior em [5] quando alcançarem o sinal "50m". Mais uma vez, curvem com firmeza e com o volante fixo na mesma posição. Passem pelas duas curvas na secção [6] numa linha central, mas não encostem muito à direita durante a curva à esquerda. Ataquem a primeira curva da secção [7] a partir da esquerda, travando brevemente antes do sinal "100m". Virem para o interior da recta, por cima da berma. Mantenham-se no exterior da pista e virem para a curva à direita logo após o sinal "Bridgestone". Na secção [8] encostem à direita durante a curva. Deste modo ficam numa posição ideal para travar antes da curva [9] quando se nivelarem com a segunda bancada. Encostem à esquerda e travem em [10] quando chegarem ao sinal "50m". Curvem a uma velocidade constante e com o volante fixo. Acelerem a fundo assim que possível para evitar a perda de tempo na secção [11].

Tokyo: Route 246 – Reverse

Não se esqueçam que em modo Reverse alcançam a secção [10] com bastante mais velocidade. Assim, é aconselhável que travem mais cedo – a não ser que tenham como objectivo despedaçar o carro contra a barreira de protecção...

Nível de Dificuldade

Secção	Tokyo: Route 246	Tokyo: Route 246 – Reverse
[1]	****	***
[2]	*	*
[3]	***	***
[4]	**	**
[5]	**	**
[6]	***	**
[7]	****	***
[8]	**	**
[9]	**	**
[10]	***	****
[11]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

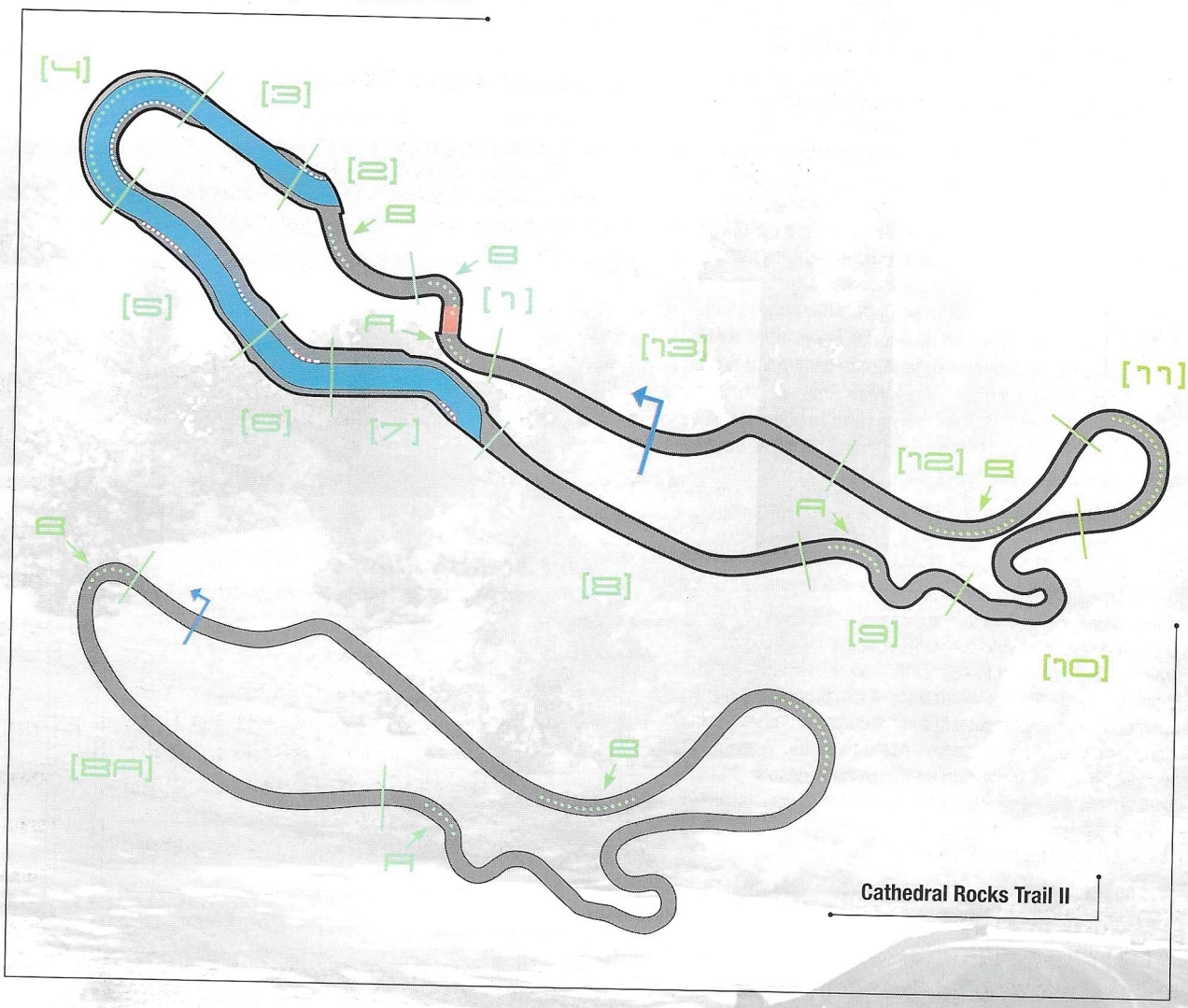
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudanças (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Tokyo: Route 246	01:06.773	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1,164	850	14.8	15.8	85	85	6	6	19	63	88
	01:12.202	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	804	550	17.4	17.5	45	45	-	-	16	75	105
	01:14.172	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	01:21.730	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	55	55	6	6	14	38	53
	01:28.780	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	9	25	45
	01:30.402	Lotus Motor Sport Elise 1999	298	637	7.0	9.4	102	102	4	4	14	-	-
	01:30.964	Tommy kaira ZZII 2000	550	1,000	15.0	16.0	70	70	5	5	10	25	35
	01:31.744	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	335	5.9	4.0	62	62	3	3	16	-	-
	01:39.394	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CITTA DI ARIA
COSTA DI AMALFI
CÔTE D'AZUR
GEORGE V PARIS
HONG KONG
NEW YORK
OPERA PARIS
SEATTLE CIRCUIT
SEOUL CENTRAL
SPECIAL STAGE ROUTE 5
TOKYO: ROUTE 246

CATHEDRAL ROCKS



Cathedral Rocks Trail II

CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Cathedral Rocks Trail I

Special (p. 222-223): Yosemite Rally I (Easy), Yosemite Rally I (Normal), Yosemite Rally I (Hard)

Cathedral Rocks Trail I – Reverse

Special (p. 222-223): Yosemite Rally I (Easy), Yosemite Rally I (Normal), Yosemite Rally I (Hard)

Cathedral Rocks Trail II

Special (p. 222-223): Yosemite Rally II (Easy), Yosemite Rally II (Normal), Yosemite Rally II (Hard)

Cathedral Rocks Trail II – Reverse

Special (p. 222-223): Yosemite Rally II (Easy), Yosemite Rally II (Normal), Yosemite Rally II (Hard)

Informação do Circuito

	Cathedral Rocks Trail I	Cathedral Rocks Trail II
Comprimento	*2.19 milhas*	*1.20 milhas*
Mudanças na Elevação	*114.8 pés*	*103.3 pés*
Piso	*Gravilha, asfalto, madeira*	*Gravilha*
Condição da Pista	*Asfalto: piso novo; Gravilha: lombas/inclinações*	*Lombas/inclinações*
Modo Reverse	*Sim*	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★	★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas de Rali*	*Pistas de Rali*
Desbloquear Pista	*Após 239 dias (26 Novembro)*	*Disponível desde o início*

Aproximem-se da secção [1] a partir da esquerda. Quando se nivelarem com a ligeira curva à esquerda, comecem a travar e virem para o interior para passarem pelo lado direito em direcção à ponte. Encostem à esquerda para sairem da ponte por este lado. Passem pela curva na secção [2] enquanto deslizam pelo lado direito da pista. Quando se nivelarem com o placar da "Pirelli", desacelerem e compensem com o volante de modo a deslizarem até ao lado esquerdo da estrada e até ao asfalto. Na secção [3] continuem para o lado direito da estrada antes de encostarem à esquerda e abordarem a curva em [4]. Mantenham-se junto ao interior da curva e acelerem de novo assim que for possível sem encostarem muito ao exterior. Na secção [5] encostem à direita e virem para o interior de modo a passarem por cima da berma na curva em [6]. Na secção [7], conduzam no meio da pista. Travem suavemente quando se alinharem com o sinal amarelo, virem à direita após a berma e entrem na secção [8] do lado esquerdo. Como existe uma rampa no início, podem ter de desacelerar um pouco ou até mesmo travar de modo a prevenir um embate. Mantenham-se no meio da pista e virem para o interior de modo a deslizarem ao longo da pequena curva à esquerda. Deixem que a aceleração vos transporte até ao lado direito para abordarem a primeira curva na secção [9]. Travem quando se nivelarem com os sinais "Firestone" e cortem pela curva junto ao interior. Quando passarem pelo vértice, travem e virem à esquerda de modo a deslizarem ao longo da próxima curva. Desacelerem suavemente após o vértice e virem de modo a apontarem o carro à curva em "U" na secção [10]. Quando alcançarem o final da cerca de madeira à direita travem e deslizem ao longo da curva. Desacelerem um pouco, encostem à direita e compensem com o volante de modo a deslizarem ao longo da próxima curva. Encostem à direita, passem para o lado esquerdo na secção [11] e atravessem a curva enquanto deslizam pelo interior. Atravessem a longa curva à direita na secção [12] de modo semelhante e continuem do lado direito. Na secção [13] conduzam de modo a atravessarem a curva pelo interior enquanto deslizam. Na próxima curva encostem à direita e de seguida passem para o lado esquerdo quando se aproximarem da meta.

Cathedral Rocks Trail I – Reverse

Travem antes dos saltos na secção [8] para evitar uma "visita" à areia na secção [7].

Cathedral Rocks Trail II

Ataquem a secção [8A] do lado esquerdo. Travem a seguir à meta e deslizem ao longo da curva apertada à esquerda junto ao interior. Encostem à esquerda antes da rampa. De seguida, continuem no meio da pista e entrem na curva à esquerda a deslizar, sempre encostados ao lado esquerdo. As secções [9] a [13] são idênticas a Trail I.

Nível de Dificuldade

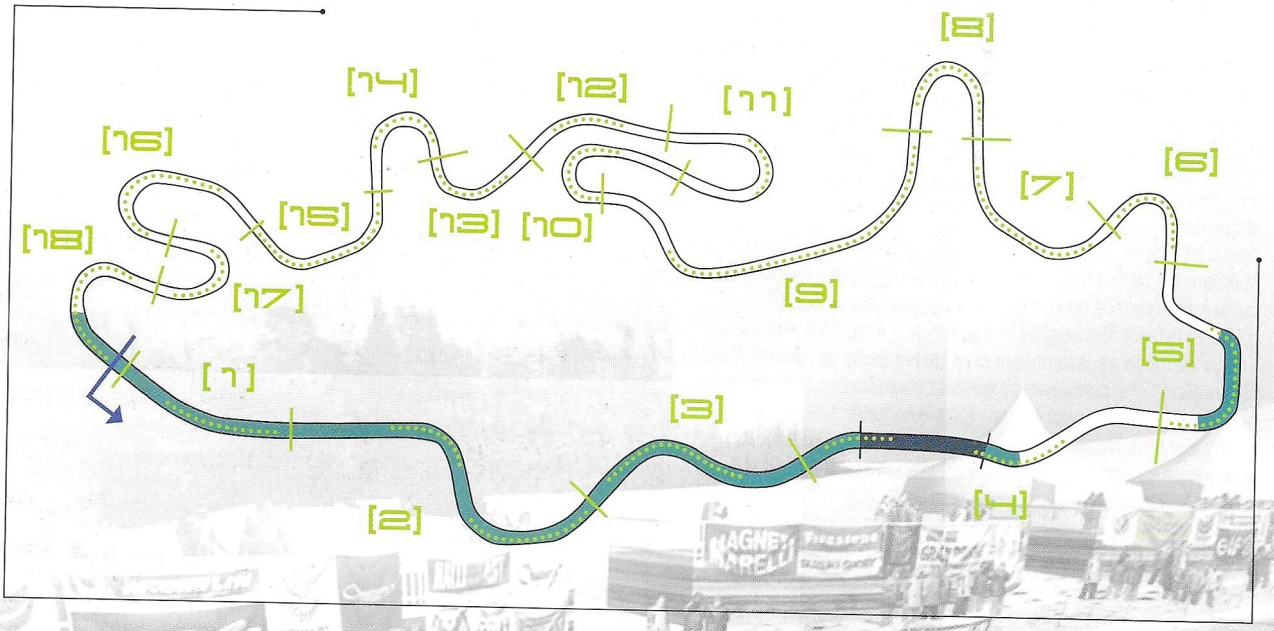
Secção	Cathedral Rocks Trail I	Cathedral Rocks Trail I – Reverse	Cathedral Rocks Trail II	Cathedral Rocks Trail II – Reverse
[1]	★★★★★	★★★★	-	-
[2]	★★★	★★★★	-	-
[3]	★	★	-	-
[4]	★★	★★	-	-
[5]	★	★	-	-
[6]	★★	★★	-	-
[7]	★★★	★★	-	-
[8]	★★	★★	-	-
[8A]	-	-	★★★★	★★★★
[9]	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
[10]	★★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★
[11]	★★★	★★	★★★	★★
[12]	★★	★★	★★	★★
[13]	★★★	★★★	★★★	★★★

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Rodagem (configuração automóveis)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Cathedral Rocks Trail I	01:22.064	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	60
	01:36.654	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:37.905	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7.8	6.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:39.334	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7.5	6.0	147	147	6	6	9	13	18
	01:41.512	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	8	13	18
	01:42.707	Nike One 2022	259	780	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:44.911	Mitsubishi 3000GT VR-4 Turbo (J) 1998	873	1,394	8.8	4.8	95	96	5	5	15	30	30
	01:47.071	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1,000	5.0	4.0	100	100	6	6	12	13	18
	01:56.730	Ford RS200 1984	296	1,180	10.0	12.0	158	158	5	5	9	-	-
Cathedral Rocks Trail II	00:53.875	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	60
	00:57.754	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	6.0	7.0	95	95	6	6	8	13	18
	00:58.606	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7.5	6.0	147	147	6	6	9	13	18
	00:58.962	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1,230	6.0	5.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:00.985	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:01.106	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:05.276	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1,000	5.0	4.0	100	100	6	6	15	13	18
	01:08.242	Nike One 2022	259	780	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:09.739	Ford RS200 1984	296	1,144	10.0	12.0	158	158	5	5	11	30	30

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
SWISS ALPS
TAHITI MAZE

CHAMONIX



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Chamonix

Special (p. 222-223): Chamonix Rally (Easy), Chamonix Rally (Normal), Chamonix Rally (Hard)

Licenças (p. 53, 59): IA-12, S-14

Chamonix – Reverse

Special (p. 222-223): Chamonix Rally (Easy), Chamonix Rally (Normal), Chamonix Rally (Hard)

Informação do Circuito

Chamonix	
Comprimento	*2.00 milhas*
Mudanças na Elevação	*196.8 pés*
Piso	*Asfalto, neve, gelo*
Condição da Pista	*Asfalto: piso novo; Neve, gelo: piso regular*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas de Rali*
Desbloquear Pista	*Após 309 dias (4 de Fevereiro)*

TRUQUES E DICAS

Como o carro se encontra equipado com pneus especiais para neve e gelo, a sua condução será muito diferente no asfalto, e a habituação não é fácil. Tentem "fugir" ao asfalto e conduzir o máximo possível na neve. Como tal, mantenham-se do lado esquerdo da pista na secção [1]. Travem na secção [2] quando se nivelarem com o sinal "Magneti Marelli", virem para dentro e façam a curva à direita do lado direito da pista. Na próxima curva à esquerda travem quando se alinharem com o placar da "Motul", virem para dentro e conduzam através do lado esquerdo da pista, que se encontra coberto de neve. Na secção [3] passem para o lado direito da estrada antes da curva à direita e mudem de lado mais uma vez antes da curva à esquerda. Passem para o meio da pista. Permaneçam no centro do túnel na secção [4] e depois virem à esquerda na saída e apontem o carro à curva para a direita. Na secção [5] travem antes da curva à esquerda, virem e deixem que a aceleração vos transporte até ao lado direito da ponte. No final, comecem a travar, virem para a esquerda e permaneçam no meio da estrada, se possível. Deslizem ao longo da curva em [6] (nas superfícies de gelo, neve e terra precisam de contrariar o carro virando o volante na direcção contrária àquela por onde deslizam – a "contrabrecagem" – em conjunção com a aceleração e/ou travagem para controlar a direcção do carro enquanto deslizam pelas curvas. Esta técnica de rali é teoricamente simples, mas muito difícil de dominar).

Na secção [7] regressem ao meio da pista. Comecem a travar para a curva em [8] quando estiverem nivelados com o primeiro poste à esquerda; virem para dentro e curvem pelo interior. Na secção [9] voltem ao meio da pista. Antes da curva à direita travem junto à penúltima planta à direita, virem para dentro e colem-se ao lado direito da pista. Preparem-se de imediato para a curva à esquerda e passem junto às barreiras de protecção. Na secção [10] comecem a travar depois de passarem pelo primeiro poste à direita, virem para o mesmo lado e atravessem a curva a deslizar. Colem-se à esquerda, travem na secção [11] quando se nivelarem com o último grupo de espectadores e virem para dentro para deslizarem pela curva. Colem-se à direita. Comecem a travar na secção [12] quando se nivelarem com a bandeira "Elf" no alto do rochedo, virem para dentro e passem pela curva do lado esquerdo junto ao interior. Comecem a travar para a curva em [13] logo após as plantas, virem para dentro e deslizem ao longo da curva. Deixem que a aceleração vos transporte até à esquerda e comecem a travar para a curva em [14] um pouco antes da última sombra na estrada. Aproximem-se da curva em [15] da direita. Comecem a virar no início da barreira de protecção e passem junto ao interior. Comecem a travar para a secção [16] pouco antes de a sombra na pista terminar. Mantenham-se no meio da pista e atravessem o resto desta secção a deslizar. Travem a meio da pista para a curva em [17]. Quando se alinharem com a última planta, virem para dentro e não se aproximem muito da berma. Comecem a travar para a curva [18] quando a cerca começar do lado esquerdo, virem para o interior e sigam por dentro da curva. Finalmente, sigam o asfalto até à meta.

Nível de Dificuldade

Secção	Chamonix	Chamonix – Reverse
[1]	**	**
[2]	****	****
[3]	****	****
[4]	***	****
[5]	*****	*****
[6]	****	***
[7]	***	****
[8]	****	****
[9]	***	***
[10]	****	****
[11]	*****	****
[12]	***	***
[13]	****	****
[14]	****	****
[15]	****	****
[16]	****	****
[17]	*****	*****
[18]	****	****

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

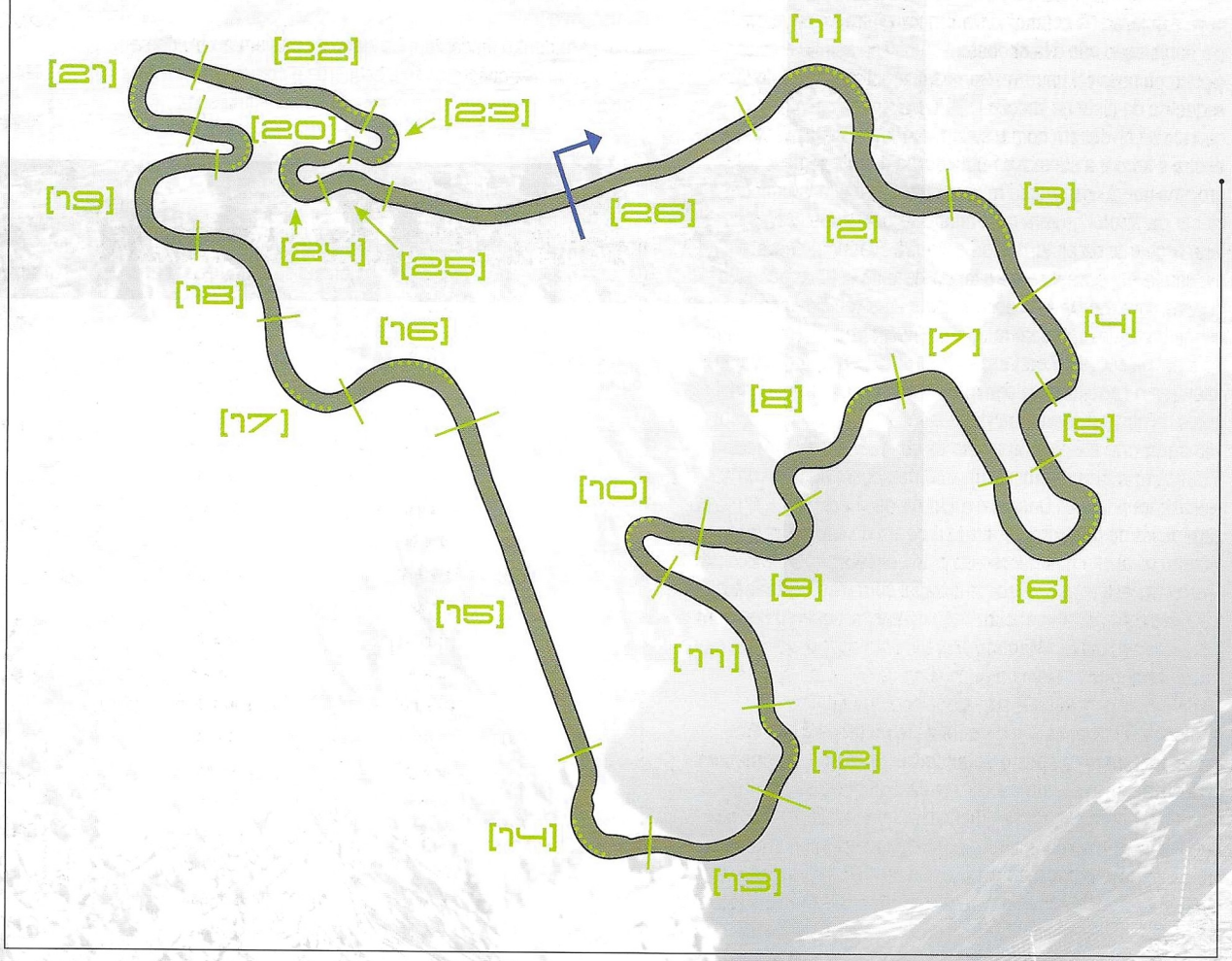
Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Nivelação (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Chamonix	01:44.855	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	60
	01:54.620	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7.5	6.0	147	147	6	6	9	13	18
	01:58.845	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:58.915	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:59.693	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:05.671	Ford RS200 1984	287	1,144	10.0	12.0	140	140	5	5	6	25	25
	02:09.692	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	422	1,000	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:10.511	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1,120	5.5	4.5	140	140	6	6	7	13	18
	02:14.754	Nike One 2022	259	810	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
SWISS ALPS
TAHITI MAZE

GRAND CANYON



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Grand Canyon

Special (p. 222-223): Grand Canyon Rally (Easy), Grand Canyon Rally (Normal), Grand Canyon Rally (Hard)

Licenças (p. 35, 41, 47, 58): B-11, A-11, IB-11, S-10

Grand Canyon – Reverse

Specia] (p.222-223): Grand Canyon Rally (Easy), Grand Canyon Rally (Normal), Grand Canyon Rally (Hard)

Informação do Circuito

Grand Canyon	
Comprimento	*2.20 milhas*
Mudanças na Elevação	*191.6 pés*
Piso	*Areia*
Condição da Pista	*Lombas, inclinações e depressões*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas de Rali*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] do lado direito, travem no primeiro sinal "Red Line", virem para dentro e deslizem ao longo da curva. Na secção [2] desacelerem um pouco quando chegarem à grande rocha do lado esquerdo e deslizem ao longo da curva. Na secção [3] travem suavemente depois de passarem os primeiros espectadores e, mais uma vez, deslizem pela curva. Mantenham-se do lado esquerdo da recta. Travem para a curva na secção [4] quando estiverem nivelados com a barreira azul e branca e passem junto ao interior. No final da curva, desacelerem e deslizem ao longo de [5]. Na recta, mantenham-se na esquerda e usem a contrabrecagem para estabilizar o carro durante a longa derrapagem através da secção [6]. Mantenham-se à direita da pequena recta na secção [7]. Travem logo após o sinal "Magneti Marelli", virem para a esquerda e atravessem a curva no lado direito da pista. Passem pelas curvas nas secções [8] e [9] em derrapagem, sempre junto ao interior da curva. Aproximem-se da curva apertada na secção [10] do lado direito, comecem a travar junto à cerca e virem para dentro num arco abrangente. Passem pela secção [11] do lado direito da estrada. Comecem a travar para a combinação esquerda/direita na secção [12] assim que se nivelarem com o último sinal "Magneti Marelli". Na secção [13] mantenham-se a meio da pista. Comecem a travar mais cedo em antecipação à curva apertada na secção [14]. Na longa recta em [15] colem-se ao lado direito da pista, travem logo após o estandarte "Michelin" e comecem a deslizar. Atravessem as curvas das secções [16] a [21] em derrapagem – abordem cada uma a partir do meio da pista, travem, virem para dentro, deixem a traseira do carro derrapar e mantenham o ângulo de derrapagem enquanto permanecem junto ao interior da curva. Atravessem a secção [22] numa linha recta e atravem antes da rampa. Abordem a curva [23] antes do sinal "Bosch" e façam-na no meio da pista. Na secção [24] encostem-se ao interior da curva. Na secção [25] mantenham-se do lado direito da pista e acelerem para a recta em [26]. Finalmente, encostem à esquerda na última curva e deslizem até à direita com a aceleração.

Grand Canyon – Reverse

Travem cedo na secção [15] para evitarem a colisão com as cercas na secção [14].

Nível de Dificuldade

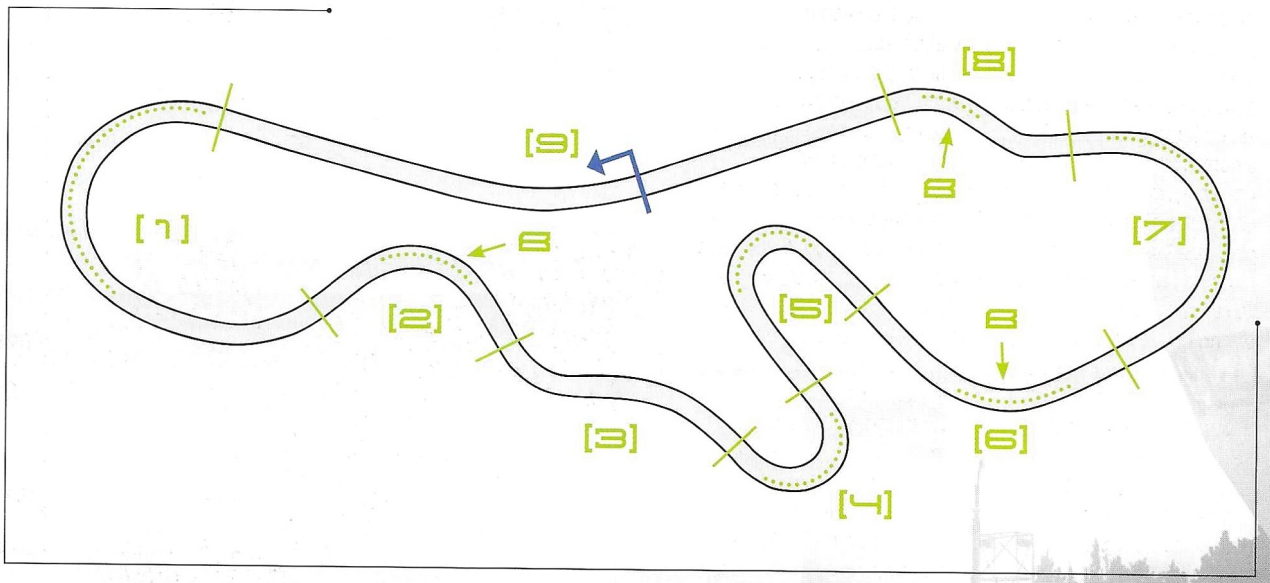
Secção	Grand Canyon	Grand Canyon– Reverse
[1]	***	****
[2]	***	***
[3]	***	***
[4]	***	***
[5]	***	***
[6]	****	****
[7]	***	***
[8]	****	****
[9]	***	****
[10]	****	****
[11]	**	**
[12]	***	***
[13]	***	****
[14]	****	*****
[15]	*	***
[16]	***	***
[17]	***	***
[18]	***	****
[19]	****	****
[20]	****	****
[21]	***	****
[22]	**	**
[23]	***	****
[24]	****	*****
[25]	***	***
[26]	*	*

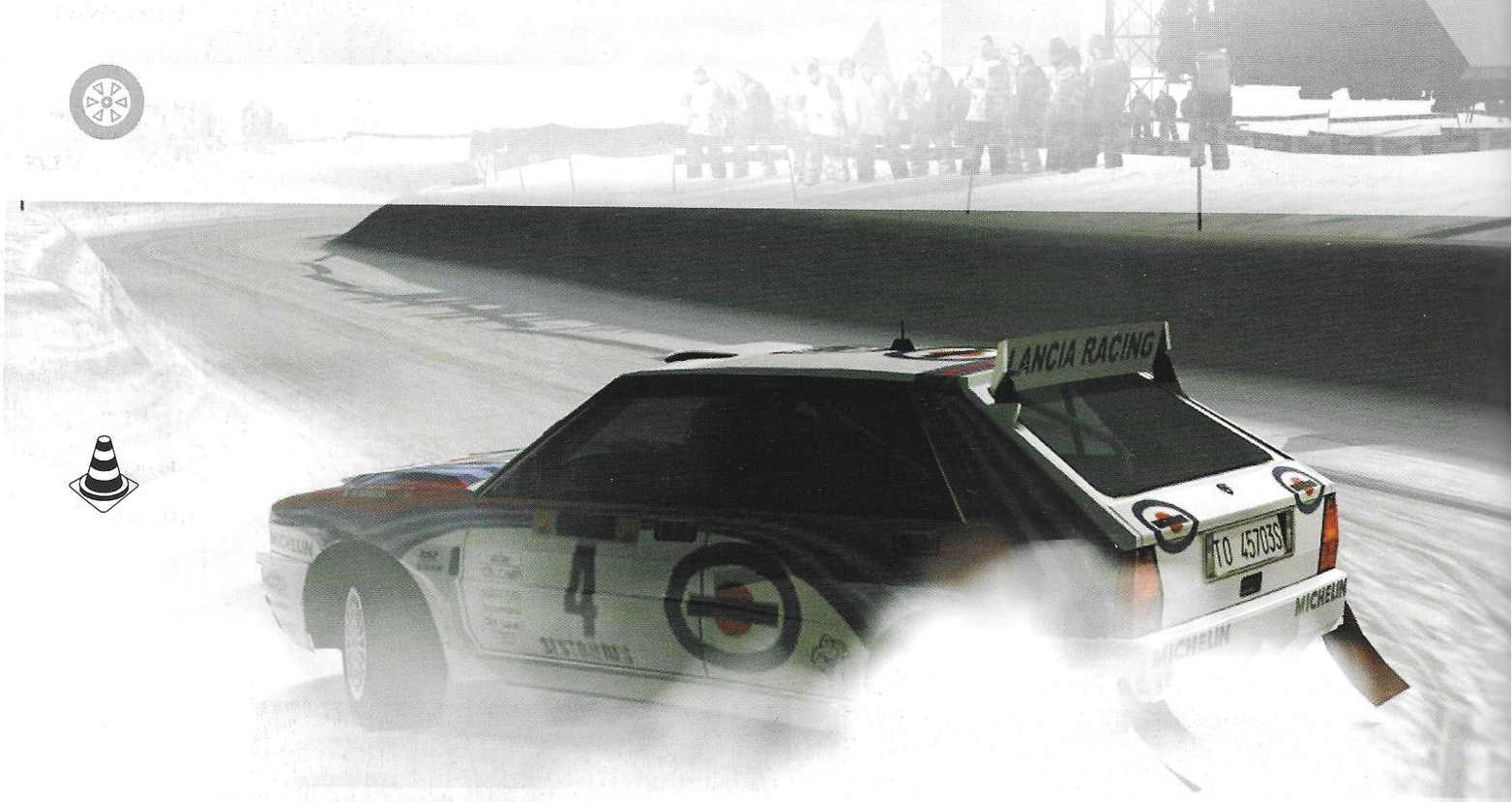
Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Distância (configuração aerodinâmica)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Grand Canyon	02:00.791	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	20
	02:15.049	Ford RS200 Rally Car 1985	560	980	6.5	7.0	125	140	6	6	9	13	18
	02:17.712	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:18.585	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:19.879	Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999	808	1,294	8.8	11.0	110	110	5	5	7	-	-
	02:23.841	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1,230	6.0	5.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:25.734	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1,000	5.0	4.0	140	140	6	6	14	13	18
	02:25.996	Ford RS200 1984	296	1,144	6.5	7.0	150	150	6	6	9	30	30
	02:34.858	Peugeot 205 Turbo 16 1985	288	1,076	11.6	9.6	123	123	5	5	6	30	30

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE
CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
SWISS ALPS
TAHITI MAZE

ICE ARENA





CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Ice Arena

Special (p. 222-223): Whistler Ice Race (Easy), Whistler Ice Race (Normal), Whistler Ice Race (Hard)

Licenças (p. 47, 56): IB-12, S-6

Ice Arena – Reverse

Special (p. 222-223): Whistler Ice Race (Easy), Whistler Ice Race (Normal), Whistler Ice Race (Hard)

Informação do Circuito

Ice Arena	
Comprimento	*0.64 milhas*
Mudanças na Elevação	*0.0 pés*
Piso	*Neve*
Condição da Pista	*Piso plano*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas de Rali*
Desbloquear Pista	*Após 155 dias (3 Setembro)*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
SWISS ALPS
TAHITI MAZE

TRUQUES E DICAS

Ataquem a primeira curva em [1] do lado esquerdo da pista. Travem suavemente quando alinharem o carro com o sinal "Michelin" e usem a técnica de contrabrecagem para a atravessar em derrapagem. Quando se alinharem com o sinal "Subaru" na secção [2] toquem nos travões e usem a contrabrecagem para atravessar a próxima curva em derrapagem. Atravessem a secção [3], mas cuidado com os toques bruscos no volante. Tentem manter o carro no meio da pista. Ataquem a curva [4] no lado esquerdo e deslizem junto ao interior. Na recta da secção [5] permaneçam no meio da pista e travem em preparação para a curva do lado direito quando passarem pela barreira no topo do monte à direita. Mais uma vez, colem-se ao interior da curva. De seguida, atravessem a curva à esquerda na secção [6] ao meio da pista. Quando se alinharem com o poste à esquerda, travem antes da curva em [7]. Deslizem e usem a contrabrecagem do modo mais suave possível. Ataquem a combinação de curvas na secção [8] a partir do lado esquerdo. Entrem na curva quando estiverem nivelados com o início da cerca à esquerda. Desacelerem brevemente após a primeira curva e virem na direcção oposta. Na secção [9] colem-se ao lado esquerdo até chegarem junto da meta.

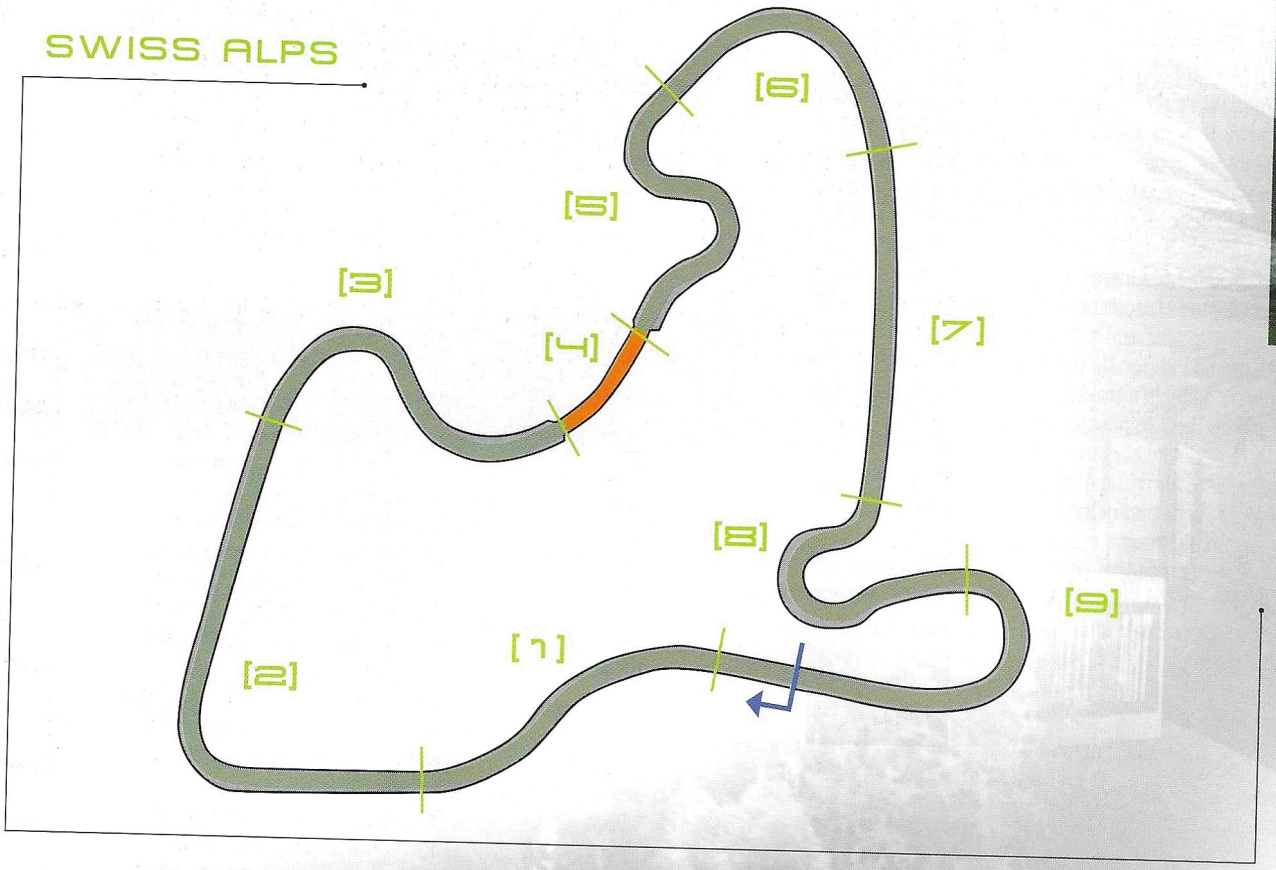
Nível de Dificuldade

Secção	Ice Arena
[1]	***
[2]	***
[3]	***
[4]	****
[5]	***
[6]	**
[7]	***
[8]	***
[9]	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Afinação (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Ice Arena	00:39.669	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	60
	00:41.753	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7.8	6.0	140	140	6	6	9	13	18
	00:42.205	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	5	13	18
	00:42.365	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	00:43.964	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1,000	5.0	4.0	140	140	6	6	12	13	18
	00:45.055	Ford RS200 1984	296	1,144	5.0	6.0	130	130	1	1	11	30	30
	00:45.793	HPA Motorsports Stage II R32 2004	529	1,306	6.3	5.2	80	80	-	-	12	-	-
	00:49.118	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	565	910	7.5	6.0	147	147	6	6	9	13	18
	00:51.763	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1,120	5.0	4.0	160	160	6	6	11	13	18

SWISS ALPS



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Swiss Alps

Special (p. 222-223): Swiss Alps Rally (Easy), Swiss Alps Rally (Normal), Swiss Alps Rally (Hard)

Licenças (p. 35, 53): B-12, IA-11

Swiss Alps – Reverse

Special (p. 222-223): Swiss Alps Rally (Easy), Swiss Alps Rally (Normal), Swiss Alps Rally (Hard)

Informação do Circuito

Swiss Alps	
Comprimento	2.05 milhas
Mudanças na Elevação	183.1 pés
Piso	Gravilha
Condição da Pista	Lombas e inclinações
Modo Reverse	Sim
Principal Objectivo	Aceleração
Nível de Dificuldade	☠☠☠
Categoria de Tuning	Pistas de Rali
Desbloquear Pista	Disponível desde o início

TRUQUES E DICAS

Ataquem a curva na secção [1] do lado esquerdo da pista. Para enfrentarem a próxima curva à direita, mudem para o outro lado da pista assim que passarem pela última árvore. Deixem que a aceleração vos transporte até à esquerda para a secção [2]. Nos sinais "Sparco" usem a contrabrecagem ao deslizarem pela curva apertada à direita. Deixem que a aceleração vos transporte até ao lado esquerdo da recta e permaneçam aí. Na secção [3] travem antes do sinal "Total", virem para a direita e derrapem junto à relva no interior da curva. Deixem que a aceleração vos transporte até à relva do lado esquerdo. Deslizem ao longo da próxima curva com a técnica de contrabrecagem.

Entrem na ponte em [4] pela esquerda e saiam pelo lado direito. Na secção [5] travem quando estiverem nivelados com os sinais "Bosch/Pirelli" e deslizem (com a contrabrecagem) ao longo da primeira curva. Preparem-se para a próxima curva à direita; atravessem-na a deslizar. Permitam que a aceleração vos transporte até ao exterior da recta. Depois do sinal "Elf" virem na direcção da curva à direita da secção [6] e deslizem. Permitam que a aceleração vos transporte até ao exterior da pista na secção [7] e endireitem os pneus quando se aproximarem das lombas. Comecem a travar quando se nivelarem com os placares da "RalliArt" e entrem na curva da secção [8]. Assim que passarem pela curva à direita travem e usem a contrabrecagem para deslizar pela curva à esquerda. Quando passarem por baixo do estandarte negro de "Gran Turismo" passem para o lado direito da pista, antes da secção [9]. Travem quando se nivelarem com o sinal "Michelin" e usem a contrabrecagem para deslizar pela curva. Continuem do lado direito da pista e passem para a esquerda depois de cruzarem a meta.

Nivel de Dificuldade

Secção	Swiss Alps
[1]	**
[2]	****
[3]	****
[4]	*
[5]	****
[6]	***
[7]	*
[8]	*****
[9]	****

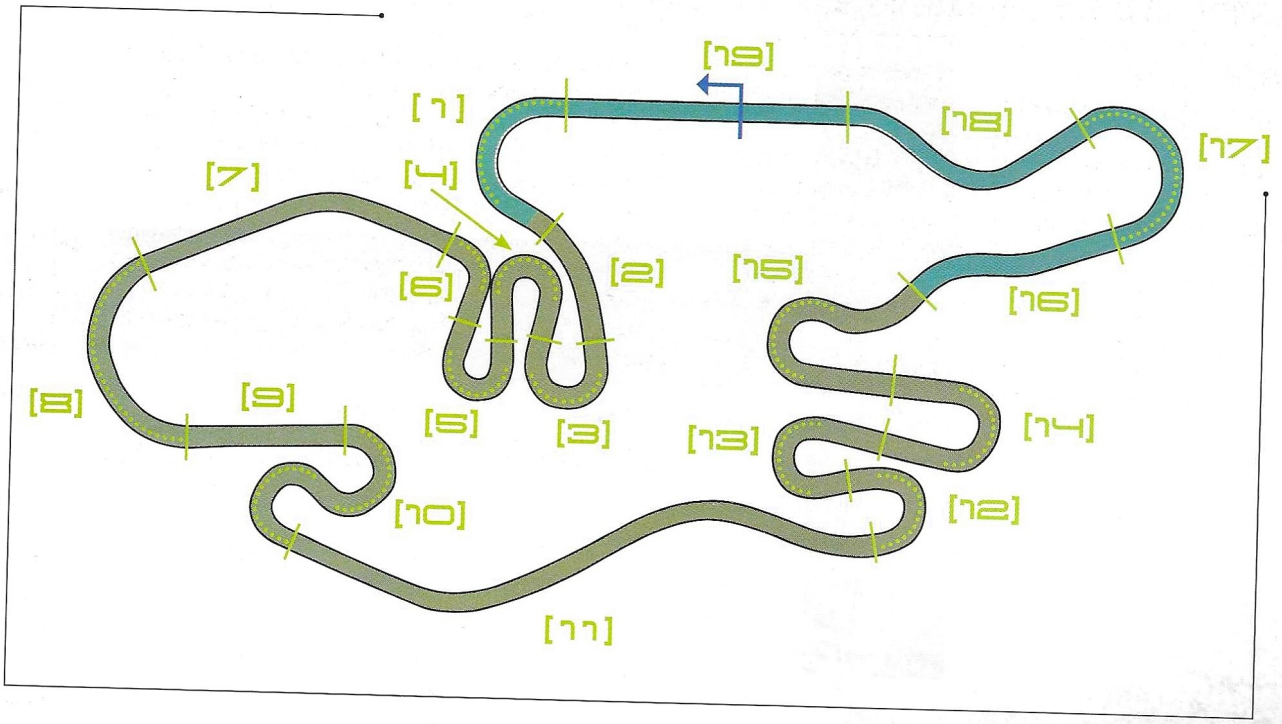
Swiss Alps – Reverse

Travem antes das lombas nas secções [6] e [2]. Se o carro perder contacto com o solo durante muito tempo não terão espaço ou tempo suficiente para fazer as próximas curvas.

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Mudança (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Swiss Alps	01:11.513	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	6.0	140	140	6	6	11	20	60
	01:24.532	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	497	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:27.469	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003	537	1,230	6.0	5.0	145	145	4	4	6	13	18
	01:30.198	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	422	1,000	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:31.846	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:32.296	Ford Focus Rally Car 1999	519	1,230	5.0	4.5	150	150	7	7	-	-	-
	01:33.858	HPA Motorsports Stage 8 R32 2004	529	1,306	6.3	5.2	80	80	-	-	12	-	-
	01:34.730	Nike One 2022	259	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	01:37.083	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1,120	5.0	4.0	140	140	6	6	11	13	18

TAHITI MAZE



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Tahiti Maze

Special (p. 222-223): Tour of Tahiti (Easy), Tour of Tahiti (Normal), Tour of Tahiti (Hard)

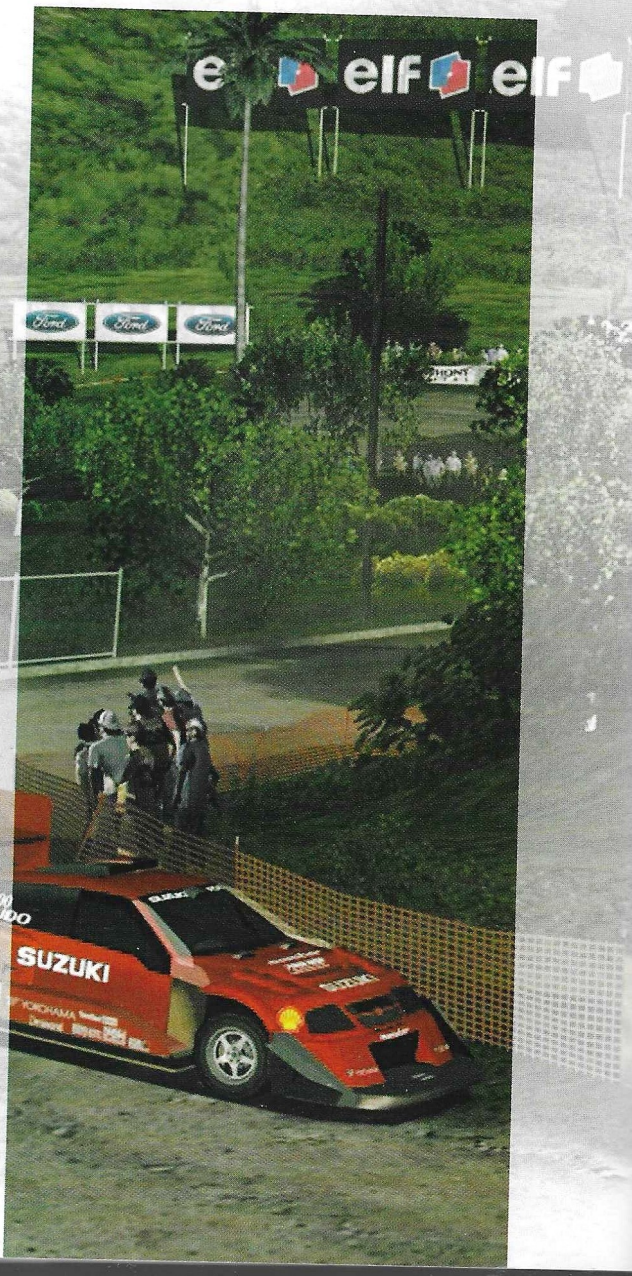
Licenças (p. 42): A-12

Tahiti Maze – Reverse

Special (p. 222-223): Tour of Tahiti (Easy), Tour of Tahiti (Normal), Tour of Tahiti (Hard)

Informação do Circuito

Tahiti Maze	
Comprimento	*2.24 milhas*
Mudanças na Elevação	*181.4 pés*
Piso	*Asfalto, gravilha*
Condição da Pista	*Asfalto: piso novo; Gravilha: lomba e inclinações*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	★★★★★
Categoria de Tuning	*Pistas de Rali*
Desbloquear Pista	*Após 197 dias (15 Outubro)*



TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva em [1] no meio da pista. Quando nivelarem o carro com o último placar de publicidade do lado esquerdo, comecem a travar, virem para dentro e atravessem a curva no pavimento. Abandonem o lado esquerdo da pista logo após o primeiro sinal "Magneti Marelli", apontem o carro à curva do lado direito e aproximem-se em linha recta. Quando a superfície da estrada mudar, serão transportados para o lado esquerdo da pista na secção [2]. Comecem a travar para a curva em [3] quando alcançarem a grande sombra na pista; façam o mesmo na curva em [4] e circulem-na enquanto deslizam. Encostem-se à esquerda, travem quando estiverem nivelados com a árvore na esquerda, virem para dentro e deslizem ao longo da curva em [5]. Na secção [6] encostem à direita, travem no último terço da sombra, virem à esquerda e atravessem a curva do lado de dentro. Na secção [7] permaneçam do lado esquerdo da pista, travem antes do primeiro estandarte "Polyphony Digital", virem para dentro e passem a curva em [8] a deslizar. Na recta em [9] mantenham-se no meio da pista, travem suavemente antes do sinal "Ford" e virem para a primeira curva da secção [10]. Junto do primeiro estandarte "Polyphony Digital" do lado esquerdo, comecem a travar para a próxima curva e deslizem. Na secção ascendente em [11] continuem no centro da pista mas mudem para o interior na curva à direita. Travem sob o sinal "RalliArt", virem antes do sinal "Polyphony" e deslizem ao longo da curva em [12]. Comecem a travar em [13] quando alcançarem a árvore do lado esquerdo, virem para dentro e deslizem ao longo da curva. Na recta antes da curva em [14] continuem no centro da pista, travem após o último sinal "Mobil" e deslizem ao longo da curva. De seguida, continuem à esquerda, travem logo a seguir à palmeira do lado direito e deslizem ao longo da curva em [15]. Na próxima curva à esquerda, passem por cima da relva e virem à direita para a curva da secção [16]. Mantenham-se encostados à esquerda. Como a partir de agora vão conduzir no asfalto, não se esqueçam que a direcção não será tão precisa – é muito mais difícil deslizar ao longo das curvas. Travem quando se nivelarem com o último sinal "Land Rover" e mantenham-se encostados ao interior da curva em [17]. Deixem que a aceleração vos transporte até ao exterior da pista e sigam a trajectória interior através da curva à direita na secção [18]. Na curva à esquerda antes da recta final, mantenham-se colados ao lado esquerdo. Podem estabilizar o carro se conduzirem no pavimento. Permitam que o carro seja transportado para a direita na secção [19] e passem para o meio da pista no final da recta.

Nível de Dificuldade

Secção	Tahiti Maze	Tahiti Maze – Reverse
[1]	***	***
[2]	*	*
[3]	****	****
[4]	****	****
[5]	****	****
[6]	***	***
[7]	**	**
[8]	***	***
[9]	*	*
[10]	*****	*****
[11]	*	*
[12]	***	***
[13]	***	***
[14]	***	***
[15]	****	****
[16]	**	***
[17]	***	***
[18]	***	****
[19]	*	*

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1 Dureza das Molas (frente)	1 Dureza das Molas (traseira)	1 Altura do Carro (frente)	1 Altura do Carro (traseira)	1 Barra Estabilizadora (frente)	1 Barra Estabilizadora (traseira)	2 Distância (configuração automática)	3 Pressão Aerodinâmica (frente)	3 Pressão Aerodinâmica (traseira)
Tahiti Maze	01:37.513	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	1,070	800	7.0	8.0	140	140	6	6	11	20	60
	01:48.704	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	552	890	7.8	8.0	140	140	6	6	9	13	18
	01:52.419	Ford RS200 Rally Car 1985	560	980	6.5	7.0	125	140	6	6	9	13	18
	01:55.233	Subaru Impreza Sedan WRX STI Spec C (GD, Type-II) 2004	496	1,164	7.0	7.0	90	90	4	4	13	30	30
	01:57.071	Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999	808	1,294	8.8	11.0	110	110	5	5	12	-	-
	02:00.776	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	526	1,000	5.0	4.0	140	140	6	6	12	13	18
	02:02.656	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	288	1,230	5.0	4.0	140	140	6	6	9	13	18
	02:12.076	Ford RS200 1984	296	1,144	10.0	12.0	158	158	5	5	11	30	30
	02:28.541	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	300	1,120	5.0	4.0	140	140	6	6	11	13	18

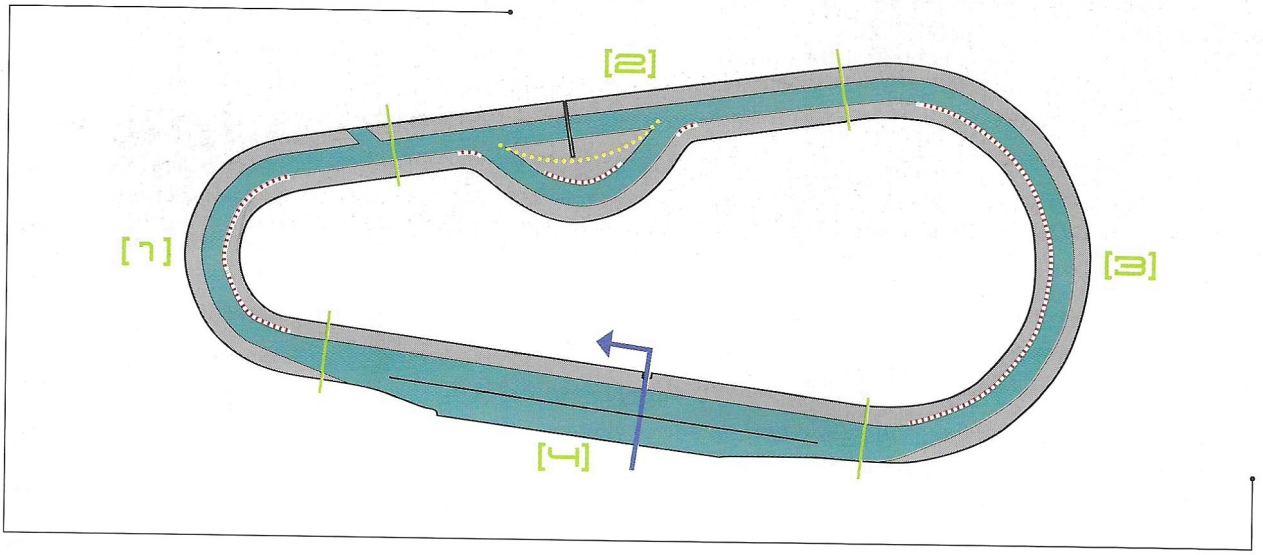
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

CATHEDRAL ROCKS
CHAMONIX
GRAND CANYON
ICE ARENA
SWISS ALPS
TAHITI MAZE

CIRCUITOS DE TREINO

BEGINNER COURSE



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Beginner (p. 217): Sunday Cup, MR Challenge, Lightweight K-Car Cup

Extreme (p. 219): Dream Car Championship

Informação do Circuito

Beginner Course	
Comprimento	*0.48 milhas*
Mudanças na Elevação	*3.6 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	✱
Categoria de Tuning	*Pistas Simples*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da curva [1] do exterior da pista e travem quando estiverem nivelados com a saída das boxes. Travem a fundo e passem pela curva no interior com o acelerador a meio. Aproximem-se da chicana na secção [2] do lado esquerdo da pista. Sigam uma linha que vos leve a tocar nas três bermas enquanto atravessam a curva. Passem pela curva [3] no interior; é útil colocar as rodas em cima da berma durante a curva. Acelerem a todo o gás assim que avistarem as boxes para alcançarem a velocidade máxima durante a pequena recta da secção [4].

Beginner Course – Reverse

Tenham em atenção que não podem conduzir através das curvas e da chicana no modo Reverse à mesma velocidade alcançada durante o modo normal.

Nível de Dificuldade

Secção	Beginner Course
[1]	✱✱
[2]	✱✱✱
[3]	✱✱
[4]	✱

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudanças (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Beginner Course	00:15.727	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1,106	900	12.0	13.5	50	80	6	6	23	63	88
	00:16.658	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1,084	495	17.4	17.5	45	45	-	-	18	75	105
	00:16.887	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9.6	7.2	89	89	5	5	12	-	-
	00:17.195	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1,038	9.0	11.0	65	65	1	1	7	70	85
	00:17.227	Nissan Xanavi Nismo GT-R (J/GTC) 2003	492	1,080	15.8	13.8	65	65	6	6	7	50	70
	00:17.491	Audi R8 Race Car 2001	1,058	900	13.8	14.8	80	80	6	6	23	63	88
	00:17.925	ASL Garaiya 2002	293	728	7.7	9.2	73	73	7	7	8	30	30
	00:18.973	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	508	1,080	15.4	15.0	90	90	6	6	6	38	53
	00:20.101	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7.0	9.4	78	78	3	6	5	28	35

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

BEGINNER COURSE
GYMKHANA COURSE
MOTORLAND
TEST COURSE

GYMKHANA COURSE

CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Licenças (p. 33, 40, 46, 52, 57): Coffee Break

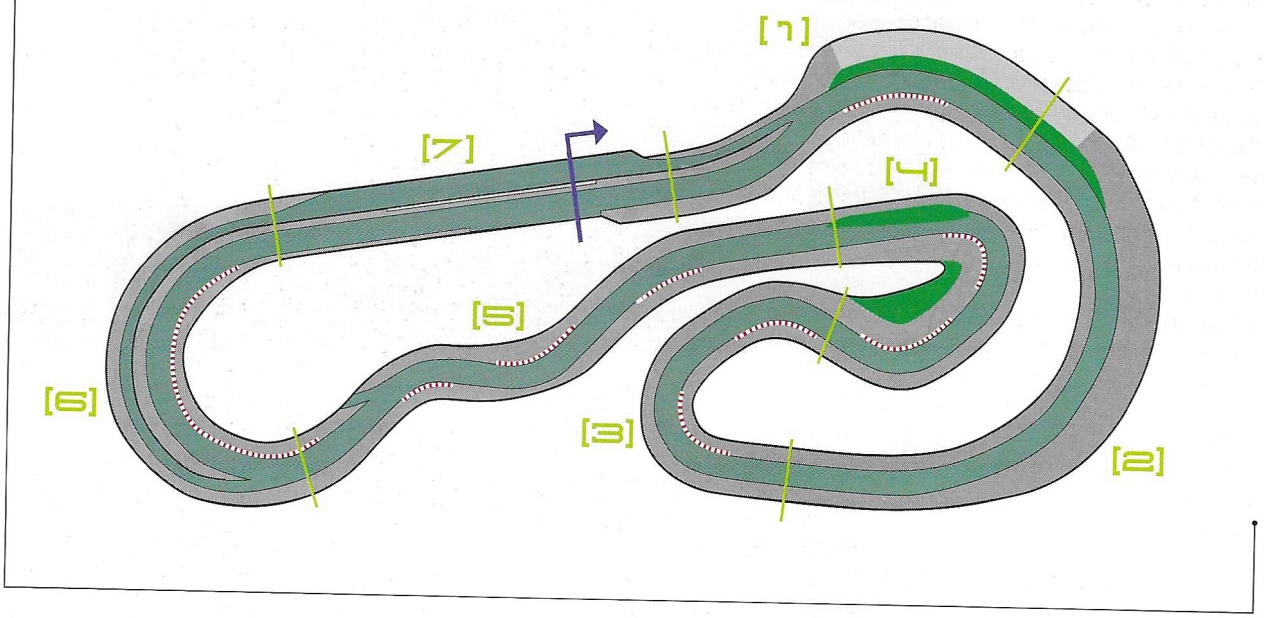
TRUQUES E DICAS

Nesta pista existem duas áreas de treino marcadas por cones onde é possível praticar os slaloms. Encontram ainda uma recta e duas áreas circulares.

Informação do Circuito

Gymkhana Course	
Comprimento	0.0 milhas
Mudanças na Elevação	0.0 pés
Piso	Asfalto
Condição da Pista	Piso novo
Modo Reverse	Não
Principal Objectivo	Aceleração
Nível de Dificuldade	★★
Categoria de Tuning	N/D
Desbloquear Pista	Disponível desde o Início

MOTORLAND



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Motorland

Beginner (p. 217): Lightweight K-Car Cup

Carros Britânicos (p. 227): MG: MG Festival

Carros Japoneses (p. 229-230): Daihatsu: Copen Race, Suzuki: Suzuki K-Car Cup

Motorland – Reverse

Beginner (p. 217): FR Challenge

Extreme (p. 219): Polyphony Digital Cup

Japan (p. 226): Japanese 70s Classics

Carros Franceses (p. 228): Peugeot: 206 Cup

Carros Japoneses (p. 229): Daihatsu: Midget II Race, Honda: Type R Meeting

Informação do Circuito

Motorland	
Comprimento	*0.83 milhas*
Mudanças na Elevação	*27.2 pés*
Piso	*Asfalto*
Condição da Pista	*Piso novo*
Modo Reverse	*Sim*
Principal Objectivo	*Aceleração*
Nível de Dificuldade	***
Categoria de Tuning	*Pistas Sinuosas*
Desbloquear Pista	*Disponível desde o início*

TRUQUES E DICAS

Aproximem-se da secção [1] da direita. Quando estiverem nivelados com a meta, tentem passar pelas próximas duas curvas em linha recta. Durante a segunda curva, desacelerem e permaneçam do lado direito da pista. Passem pela longa curva de 180° na secção [2] com o volante numa posição fixa (tentem não efectuar ajustes constantes) e com uma velocidade constante. Deixem-se encostar ao lado esquerdo da pista e travem quando estiverem nivelados com o último sinal de "GT4" de modo a atravessarem as próximas duas curvas na secção [3]. Encostem-se à direita para contornarem as curvas da secção [4] e tentem abordá-las como uma só. Se desacelerarem a meio da pequena recta e virarem para dentro, vão alcançar uma trajectória ideal para atravessar a próxima curva. Passem pelas curvas na secção [5] a um ritmo constante. Tentem alcançar uma trajectória ideal de modo a evitar os ajustes. Podem passar por cima das bermas, mas evitem o contacto com a relva; perdem tracção e sacrificam velocidade e, logo, segundos preciosos. Travem outra vez e passem da esquerda para a curva em [6]. Atravessem-na com o volante fixo e com uma velocidade constante mas segura. Tentem acelerar assim que a curva abrir para ganharem velocidade para a recta final na secção [7].

Motorland – Reverse

Não existem surpresas na versão Reverse desta pista. Assim que memorizarem a versão normal não devem ter quaisquer problemas em ajustar as estratégias de corrida à mudança de direcção.

Nível de Dificuldade

Secção	Motorland
[1]	**
[2]	**
[3]	***
[4]	****
[5]	**
[6]	**
[7]	*

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

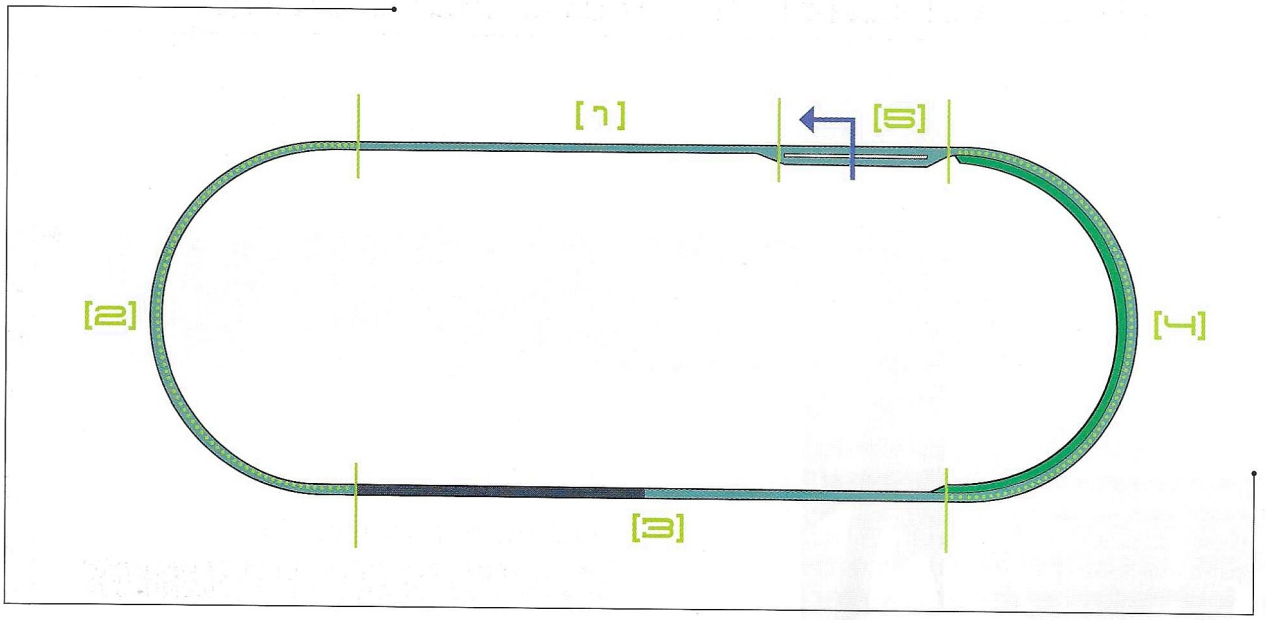
CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

BEGINNER COURSE
GYMKHANA COURSE
MOTORLAND
TEST COURSE

Recordes da Gran Turismo 4 Online League

Circuito	Tempo	Carro	BHP	Peso (Kg)	1						2	3	
					Dureza das Molas (frente)	Dureza das Molas (traseira)	Altura do Carro (frente)	Altura do Carro (traseira)	Barra Estabilizadora (frente)	Barra Estabilizadora (traseira)	Mudança (configuração automática)	Pressão Aerodinâmica (frente)	Pressão Aerodinâmica (traseira)
Motorland	00:29.929	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	904	550	10.0	10.0	45	45	-	-	10	75	105
	00:31.955	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	926	1,080	15.8	14.3	65	65	6	6	10	40	60
	00:32.390	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	901	1,120	14.0	13.0	100	100	6	6	14	38	53
	00:33.904	BMW M3 GTR Race Car 2001	588	1,120	13.5	13.5	80	80	6	6	4	38	53
	00:34.295	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1,000	15.4	13.8	65	65	6	6	4	38	53
	00:35.885	Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003	502	1,100	15.8	13.8	50	50	5	5	2	50	70
	00:37.972	Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991	287	1,139	12.0	11.0	84	84	4	4	10	8	11
	00:38.880	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	00:48.718	Toyota Supra 2.5GT Twin Turbo R 1990	277	1,520	15.4	7.8	124	124	4	4	12	-	-

TEST COURSE



CORRIDAS, TAÇAS E LICENÇAS

Extreme (p. 219): Gran Turismo All Stars, Dream Car Championship, Like The Wind

Mission (p. 252, 253): 19: 3 Lap Battle, 20: 3 Lap Battle, 21: Slipstream Battle, 22: Slipstream Battle, 23: Slipstream Battle, 24: Slipstream Battle

Licenças (p. 29, 30, 32): B-1, B-2, B-6, B-7

TRUQUES E DICAS

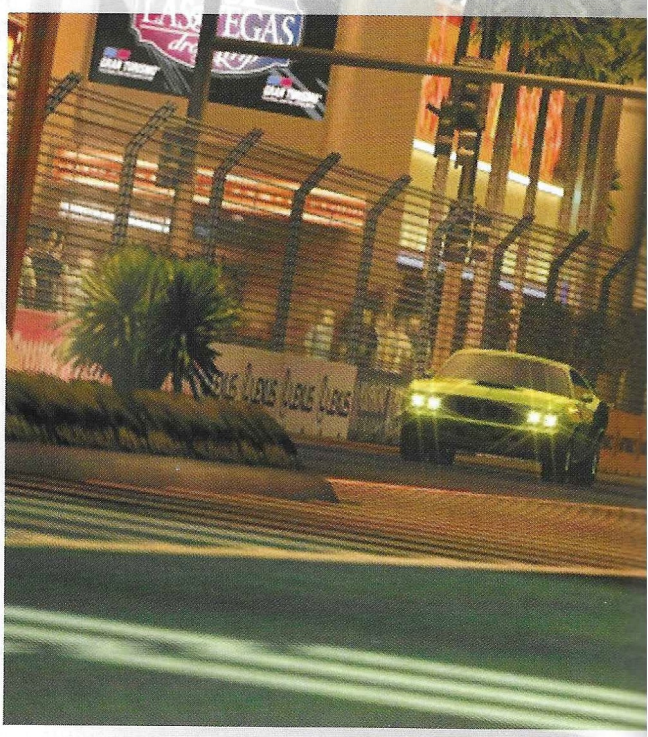
Conduzam em linha recta durante as secções [1] e [3]. Evitem ajustes de direcção desnecessários, caso contrário perdem velocidade, e nesta pista todas as fracções de segundo contam. Escolham umas das faixas interiores para as curvas [2] e [4], já que assim não precisam de corrigir a direcção, facilitando a trajectória e contribuindo para uma velocidade mais elevada. Evitem as faixas exteriores, já que nestas terão de ajustar a direcção constantemente e podem raspar no muro de protecção. Não subestimem a entrada para as boxes na secção [5], porque as marcas na estrada podem enganar. Não se deixem confundir, caso contrário podem raspar na parede interior ou, pior ainda, embater de frente contra a barreira que separa a faixa das boxes e a pista.

Nível de Dificuldade

Secção	Test Course
[1]	✱
[2]	✱✱
[3]	✱
[4]	✱✱
[5]	✱✱

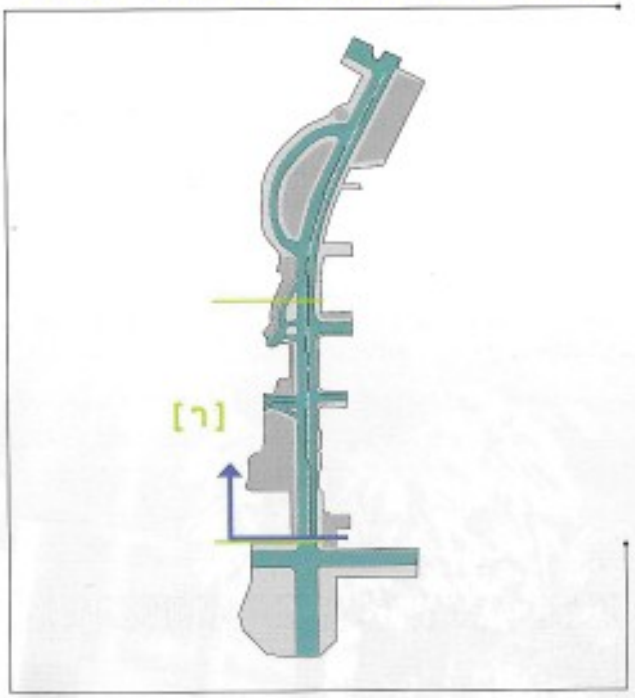
Informação do Circuito

Test Course	
Comprimento	6.43 milhas
Mudanças na Elevação	5.6 pés
Piso	Asfalto
Condição da Pista	Piso novo
Modo Reverse	Não
Principal Objectivo	Velocidade Máxima
Nível de Dificuldade	✱
Categoria de Tuning	Pistas Simples
Desbloquear Pista	Disponível desde o início



POTÊNCIA & VELOCIDADE

LAS VEGAS DRAG STRIP



Informação do Circuito

Las Vegas Drag Strip	
Comprimento	0.25 milhas
Mudanças na Elevação	0.0 pés
Piso	Asfalto
Condição da Pista	Piso novo
Modo Reverse	Não
Principal Objectivo	Aceleração
Nível de Dificuldade	*
Categoria de Tuning	N/A
Desbloquear Pista	Disponível desde o início

Nível de Dificuldade

Secção	Las Vegas Drag Strip
[┐]	*

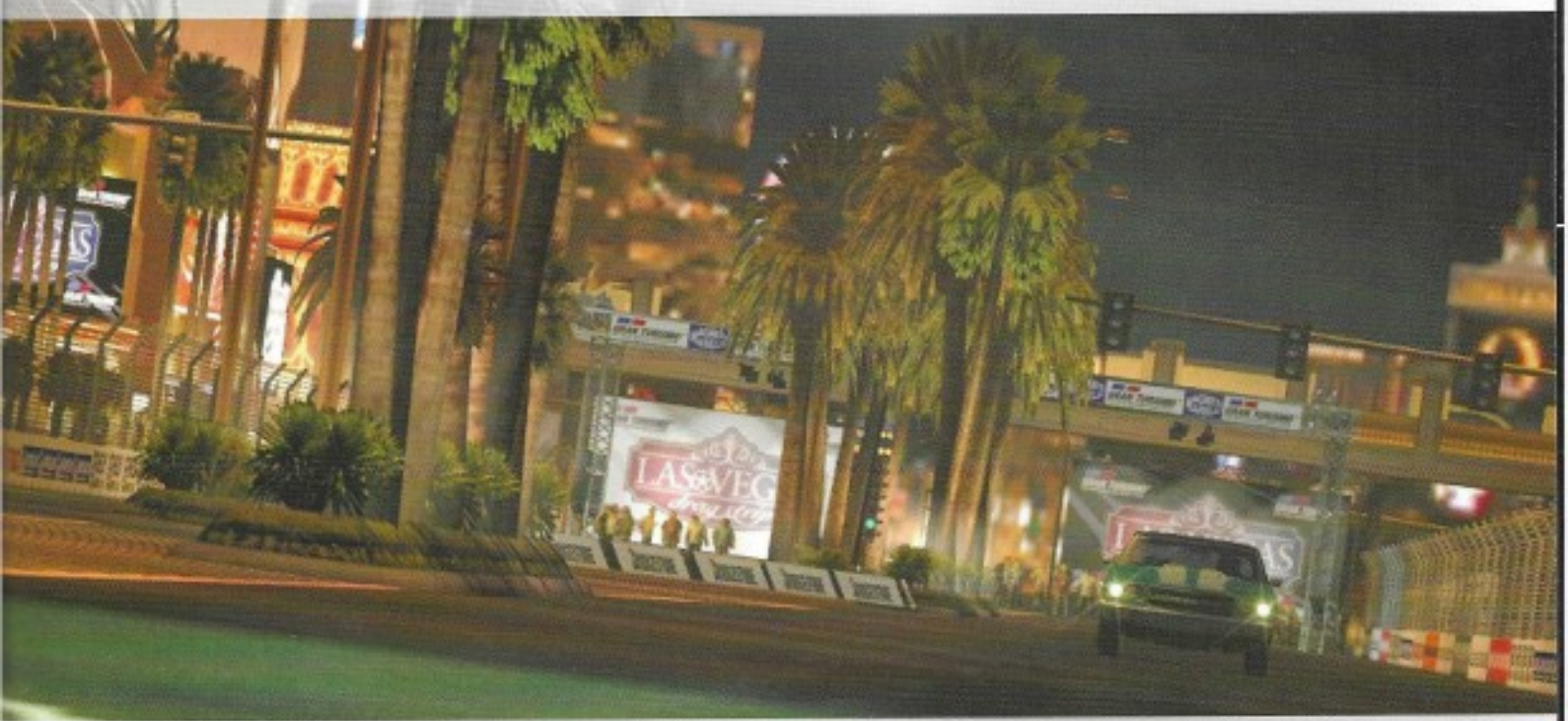
TRUQUES E DICAS

Podem usar esta pista [┐] para treinar o trabalho com a caixa de velocidades ou para testar novos equipamentos. É ideal para assistir ao impacto de um novo turbo na aceleração ou para experimentar uma nova afinação das mudanças, por exemplo.

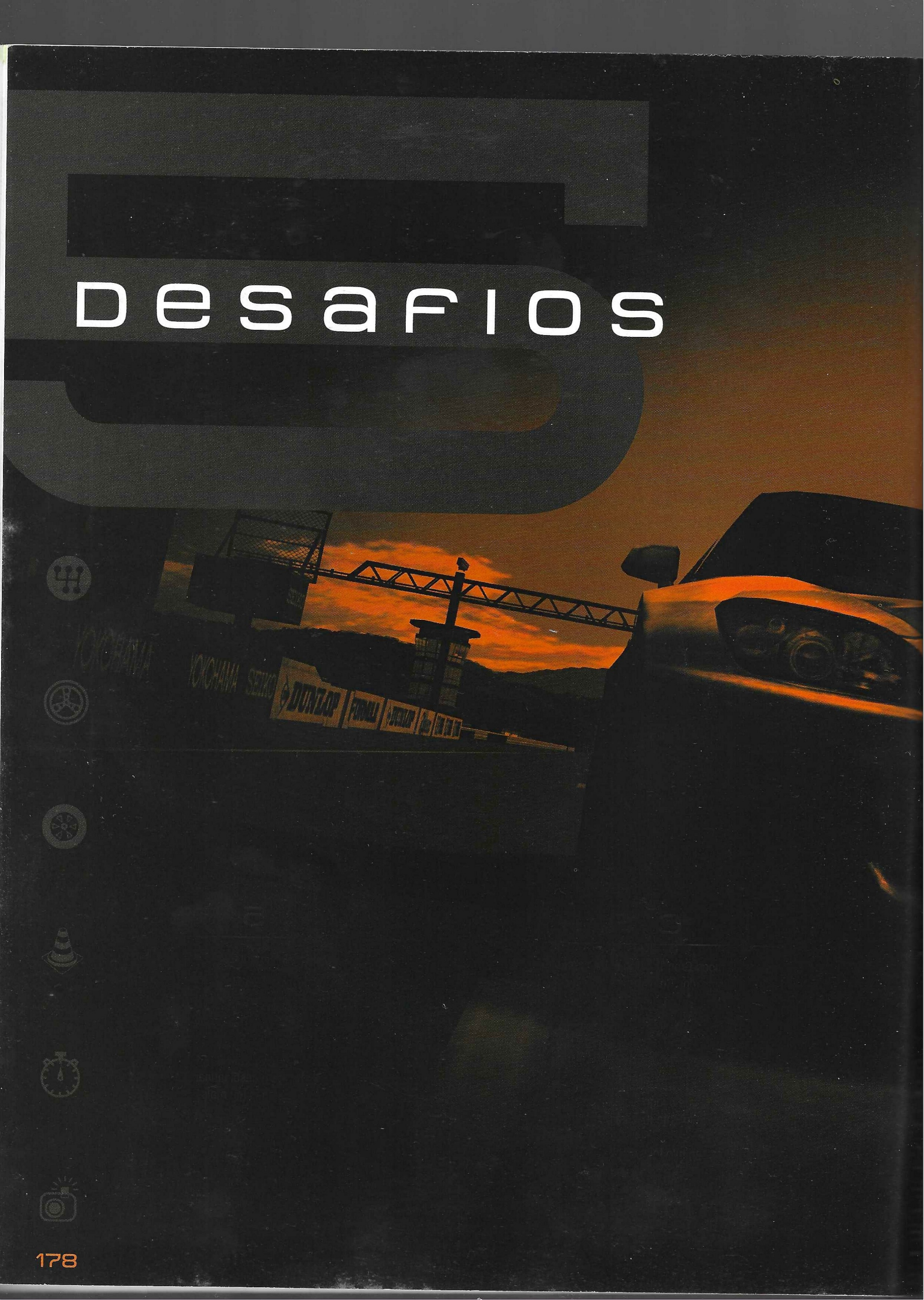
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

CIRCUITOS MUNDIAIS
CIRCUITOS ORIGINAIS
CIRCUITOS URBANOS
TERRA & NEVE
CIRCUITOS DE TREINO
POTÊNCIA & VELOCIDADE

BEGINNER COURSE
GYMKHANA COURSE
MOTORLAND
TEST COURSE
LAS VEGAS DRAG STRIP



desafios



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

CAPÍTULO 5

O modo Gran Turismo é um mundo de jogo vasto, com fim em aberto e, pelo menos inicialmente, assustador. Com tantas opções disponíveis, muitos jogadores estreantes sentem-se perdidos, o que é compreensível. São testes de licenças, missões de condução, dezenas de stands, centenas de provas e campeonatos, uma quantidade quase inimaginável de carros diferentes, e até dois modos de jogo que envolvem fotografia. Uma reacção natural será perguntar "Por onde começo?" A resposta? Perguntem-se a vós próprios: qual o vosso objectivo ao jogar *Gran Turismo 4*? Querem desbloquear os vossos modelos de estrada preferidos e correr contra amigos? Querem pelo menos participar em todas as corridas? Ou estão determinados a, além de entrar, ganhar todas as corridas, guiar todos os carros e desbloquear tudo o que o jogo tem para oferecer? Se escolherem esta opção, preparem-se para semanas (ou mais provavelmente meses) de jogatina aturada.

Este capítulo foi concebido para vos ajudar a atingir os vossos objectivos, quaisquer que eles sejam. Não há uma forma certa ou errada de jogar o modo Gran Turismo: a vossa abordagem é puramente uma questão de preferência pessoal. Se quiserem desbloquear o carro X, escolher entrar numa competição particularmente lucrativa ou optar por um *muscle car* a um preço baixo, aqui encontram a informação de que precisam – e muito, muito mais.

em resumo

Tudo o que procuram no modo Gran Turismo está neste capítulo. Querem coleccionar todos os carros? Encontram todos os 730 carros disponíveis no jogo a partir da página 180 em tabelas que vos mostram onde e quando os podem obter.

Querem atingir 100% na conclusão do jogo? Uma listagem completa de todas as provas começa na página 216 e inclui informação sobre restrições de participação, pistas, adversários e os troféus que podem ganhar. Se são grandes fãs da componente de fotografia de *Gran Turismo 4*, encontram tudo o que precisam de saber a partir da página 262. Não se esqueçam – para criar uma foto inspirada, precisam de um carro espantosamente atraente. Usem as listas que começam na página 198 para descobrir que carros são raros, chiques e caros.

Seja qual for o vosso objectivo último, ganhar créditos e comprar (ou ganhar) carros aproriadamente potentes é um desafio que todos os jogadores de *Gran Turismo 4* enfrentam. Incluímos ainda informação sobre carros que têm altos valores de revenda, e que torneios têm os melhores troféus. Também descobrimos um truque extremamente útil que vos pode ajudar a ganhar mais de um milhão de créditos por hora – suficiente para colocar ao vosso alcance todos os supercarros mais exclusivos. Avancem até à página 235 e descubram mais.

desbloquear os carros

Em Gran Turismo 4 *é possível guardarem na vossa garagem 730 carros. Nas tabelas seguintes encontram todos os carros, classificados por ordem alfabética.*

LISTA DE CARROS

[1] **Fabricante:** O fabricante do carro.

[2] **Nome:** O nome correcto do modelo do carro.

[3] **Ano:** Ano de fabrico do carro.

[4] **País:** O país de origem do carro – a vossa primeira referência desde o World Map até ao stand.

[5] **Transmissão:** A primeira letra significa a posição do motor (frontal, a meio ou traseira), a segunda o eixo (dianteiro, traseiro), à excepção óbvia dos 4WD, que são veículos de tracção às quatro rodas. Podemos assumir que os carros pertencentes a uma categoria específica têm um comportamento semelhante em pista. Fiquem a saber mais sobre os vários tipos de transmissão no capítulo Condução, nas páginas 38, 39, 40 e 51.

[6] **Motor:** Diz-vos quantos cilindros tem o motor, como estão dispostos ou como funcionam. Um motor L4, por exemplo, tem quatro cilindros em linha. Num V8, os oito cilindros estão dispostos em forma de V. Além destes, há motores boxer (em carros da RUF e Subaru e nos antigos Beetle) e o invulgar motor "rotary" usado sobretudo pela Mazda.

[7] **Aspiração:** Indica se podem melhorar o vosso carro com um motor aspirado, um turbo ou um turbocompressor.

[8] **Potência:** A potência máxima do motor em BHP antes do *tuning* e de qualquer forma de modificação. Os BHP dos carros usados são em geral 90% do valor original. Os BHP também podem diminuir gradualmente nos carros novos depois de uso prolongado. Descubram mais sobre *tuning* e mudanças de óleo a partir da página 60.

No jogo, os BHP surgem muitas vezes juntamente com um valor de RPM, porque o motor só pode atingir a sua potência máxima a determinadas rotações por minuto (embora o RPM seja irrelevante como valor comparativo). Para mais informações sobre como a potência do carro está distribuída, abram o menu Settings para o vosso carro: vão a Home no World Map e pressionem START. Quando chegarem ao ecrã Settings, pressionem START novamente para fazer aparecer um zoom do gráfico Engine Curve (podem ver uma versão mais pequena no canto superior direito). Agora podem ver como a potência e o binário se relacionam com as RPM.

[9] **Peso:** O peso é expresso em quilogramas (Kg). Algumas corridas têm restrições de peso; aqui podem ver se um carro cumpre os requisitos.

[10] **Relação Peso/Potência:** Comparar dois carros apenas pela potência (medida em BHP) pode levar a conclusões erradas, uma vez que este valor não leva o peso dos carros em consideração. O peso é um factor mais importante do que se pensa, mas tem lógica: os HGV têm motores tremendamente potentes, mas quantas vezes serão ultrapassados por camiões numa auto-estrada? A relação Peso/Potência (Kg/BHP) ajuda-vos a comparar carros diferentes com maior precisão. Indica quanto peso em Kg o motor tem de conseguir mover por cada BHP. Quanto mais baixo for o valor, melhor.

[11] **Comprimento:** O comprimento do carro é indicado em milímetros (mm). Algumas competições têm restrições de comprimento como requisito; aqui podem ver se um carro poderá entrar em determinada corrida.

[12] Carros Novos: Podem comprar um carro saído da linha de montagem? De quantos créditos precisam? As categorias Novo ou Clássico indicam se o podem encontrar no ecrã do fabricante. Há alturas em que um carro está no stand, mas indisponível para compra. Estes carros só estão disponíveis como troféus, ou muitas vezes podem ser encontrados em segunda mão num dos três stands de Used Cars do World Map.

[13] Carros Usados: Podem comprar um carro num dos stands Used Cars? Como o preço para a maior parte dos carros usados varia ao longo do ciclo de cem semanas usado para rodar a selecção disponível, quanto querem pagar por um modelo específico? Com que frequência o carro X está disponível? Para mais informações sobre disponibilidade de carros em segunda mão, vejam a secção "Used Cars" na página 198.

[14] Carros Troféu: Se um carro for o troféu de uma corrida, licença de condução ou percentagem de jogo completo, isso será especificado, juntamente com a forma como o podem ganhar. Encontram mais informações sobre as competições (incluindo restrições de participação, número de corridas e pistas usadas) a partir da página 216. A maior parte destes carros não podem ser comprados: são prémios.

[1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11] [12] [13] [14]

[1] Fabricante	[2] Nome	[3] Ano	[4] País	[5] Transmissão	[6] Motor	[7] Aspiração	[8] Potência (BHP)	[9] Peso (kg)	[10] Relação Peso/Potência (kg/BHP)	[11] Comprimento (mm)	[12] Disponibilidade em Showrooms	[12] Preço (Cr.)	[13] Frequência em lotes Used Car	[13] Gama de Preços dos Usados (Cr.)	[14] Carros Troféus	[14] Preço máximo de revenda (Cr.)
AC Cars	427 SC	1966	GB	FR	V8	NA	485	1,311	2.703	3,962	Clássico	423,208	-	-	-	-
Acura	CL 3.2 Type-S	2001	JP	FF	V6	NA	264	1,598	6.030	4,875	-	-	Standard	20,919 - 27,352	-	-
Acura	CL 3.2 Type-S	2002	JP	FF	V6	NA	264	1,553	5.825	4,875	Novo	32,426	-	-	-	-
Acura	Integra Type-R	2001	JP	FF	L4	NA	200	1,197	5.985	4,319	-	-	Standard	10,660 - 13,456	-	-
Acura	NSX	1991	JP	MR	V6	NA	271	1,386	5.117	4,405	-	-	Standard	28,070 - 43,015	-	-
Acura	NSX	2004	JP	MR	V6	NA	294	1,430	4.864	4,425	Novo	91,440	-	-	-	-
Acura	NSX Coupe	1997	JP	MR	V6	NA	294	1,282	4.735	4,425	-	-	Standard	91,195 - 97,894	-	-
Acura	RSX Type-S	2004	JP	FF	L4	NA	200	1,255	6.182	4,374	Novo	24,740	-	-	-	-
Alfa Romeo	147 2.0 Twinspark	2002	IT	FF	L4	NA	150	1,280	8.533	4,170	Novo	38,580	-	-	-	-
Alfa Romeo	147 GTA	2002	IT	FF	V6	NA	250	1,360	5.440	4,213	Novo	48,040	-	-	-	-
Alfa Romeo	155 2.5 V6 TI	1993	IT	4WD	V6	NA	429	1,515	3.405	4,575	Clássico	N/ venda	-	-	La Festa Italiana (Europa)	265,624
Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998	IT	FF	V6	NA	193	1,328	6.828	4,430	-	-	Standard	20,715 - 26,149	-	-
Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V Sportronic	1998	IT	FF	V6	NA	193	1,329	7.819	4,720	-	-	Standard	20,355 - 48,900	-	-
Alfa Romeo	Giulia Sprint GTA 1600	1965	IT	FR	L4	NA	115	745	6.478	4,888	Clássico	N/ venda	-	-	Alfa Romeo GTA Cup (Carros Italianos)	24,014
Alfa Romeo	Giulia Sprint Speciale	1963	IT	FR	L4	NA	112	950	8.482	4,129	Clássico	N/ venda	-	-	1000 miles! (Europa)	33,183
Alfa Romeo	GT 3.2 V6 24V	2004	IT	FF	V6	NA	240	1,347	5.612	4,489	Novo	39,010	-	-	-	-
Alfa Romeo	GTV 3.0 V6 24V	2001	IT	FF	V6	NA	220	1,415	6.432	4,286	Novo	48,060	-	-	-	-
Alfa Romeo	Spider 1600 Duetto	1966	IT	FR	L4	NA	110	980	8.727	4,250	Clássico	55,260	-	-	-	-
Alfa Romeo	Spider 3.0 V6 24V	2001	IT	FF	V6	NA	218	1,490	6.651	4,290	Novo	51,180	-	-	-	-
Alpine	A110 1600S	1973	FR	MR	L4	NA	140	715	5.107	3,850	Clássico	N/ venda	-	-	Alpine: Renault Alpine Cup (Carros Franceses)	12,792
Alpine	A310 1600VE	1973	FR	RR	L4	NA	125	930	7.440	4,180	Clássico	N/ venda	-	-	George V Rally (Tarot (Special)	7,812
Amuse	Carbon R (RX-8)	2004	JP	FR	L6	TURBO	329	1,123	2.160	4,730	Novo	250,000	-	-	-	-
Amuse	S2000 GT1	2004	JP	FR	L4	TURBO	400	1,188	2.968	4,225	Novo	250,000	-	-	-	-
Amuse	S2000 R1	2004	JP	FR	L4	NA	260	1,128	4.338	4,154	Novo	150,000	-	-	-	-
Amuse	S2000 Street Version	2004	JP	FR	L4	NA	255	1,230	4.824	4,154	Novo	50,000	-	-	-	-
ASL	Arta Garaiya LM02	2002	JP	MR	L4	TURBO	300	1,125	3.750	4,573	Novo	600,000	-	-	-	-
ASL	Garaiya	2002	JP	MR	L4	NA	294	800	2.932	2,775	Novo	65,000	-	-	-	-
Aston Martin	DB7 Vantage Coupe	2000	GB	FR	V12	NA	420	1,775	4.167	4,692	Novo	194,280	-	-	-	-
Aston Martin	DB9 Coupe	2003	GB	FR	V12	NA	450	1,710	3.750	4,710	Novo	194,470	-	-	Aston Martin: Aston Martin Festival (Carros Britânicos)	24,949
Aston Martin	V8 Vantage	1988	GB	FR	V8	Super-Charger	567	1,870	3.474	4,745	-	-	Raro	224,800 - 291,198	-	-
Aston Martin	Vanquish	2004	GB	FR	V12	NA	460	1,835	3.935	4,685	Novo	238,750	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (Kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço máximo de revenda (Cr.)
[A]	Audi	A2 1.4	2002	DE	FF	L4	NA	75	920	12.267	3,826	Novo	22,400	-	-	-	-
	Audi	A3 3.2 Quattro	2003	DE	4WD	V6	NA	250	1,495	5.980	4,203	Novo	42,490	-	-	-	-
	Audi	A4 Touring Car	2004	DE	FR	V8	NA	460	1,080	2.348	4,800	Novo	450,000	-	-	-	-
	Audi	Abt TT-R Touring Car	2002	DE	FR	V8	NA	470	1,080	2.298	4,600	Novo	550,000	-	-	-	-
	Audi	Auto Union V16 Type C Streamline	1937	DE	MR	V16	NA	520	1,000	1.923	5,800	Clássico	500,000	-	-	Grand Valley 300 km (Endurance)	106,249
	Audi	Le Mans Quattro	2003	DE	4WD	V10	TURBO	610	1,530	2.508	4,370	Novo	N/ venda	-	-	Audi: Tourist Trophy (Carros Alemães)	N/ revenda
	Audi	Nuvolari Quattro	2003	DE	4WD	V10	TURBO	608	1,550	2.549	4,800	Novo	N/ venda	-	-	Game Completion: 25%	N/ revenda
	Audi	Pikes Peak Quattro	2003	DE	4WD	V8	TURBO	507	1,900	3.748	-	Novo	N/ venda	-	-	Audi: A3 Cup (Carros Alemães)	N/ revenda
	Audi	Quattro	1982	DE	4WD	L5	TURBO	203	1,290	6.355	4,404	Clássico	90,360	-	-	-	
	Audi	R8 Race Car	2001	DE	MR	V8	TURBO	608	900	1.480	4,650	Clássico	4,500,000	-	-	Circuit de la Sarthe 24h I (Endurance)	956,249
	Audi	RS 4	2001	DE	4WD	V6	TURBO	385	1,620	4.208	4,525	Novo	41,380	-	-	-	-
	Audi	RS 6	2002	DE	4WD	V8	TURBO	450	1,840	4.089	4,858	Novo	117,060	-	-	-	-
	Audi	RS 6 Avant	2002	DE	4WD	V8	TURBO	450	1,880	4.178	4,852	Novo	117,060	-	-	-	-
	Audi	S3	2002	DE	4WD	L4	TURBO	224	1,420	6.339	4,159	Novo	41,070	-	-	-	-
	Audi	S4	1998	DE	4WD	V6	TURBO	265	1,510	5.698	4,483	-	-	Standard	35,610 - 46,292	-	-
	Audi	S4	2003	DE	4WD	V8	NA	344	1,660	4.826	4,575	Novo	55,430	-	-	-	-
	Audi	TT Coupe 1.8T Quattro	2000	DE	4WD	L4	TURBO	225	1,395	6.200	4,041	Novo	47,700	Raro	23,850 - 35,775	-	-
	Audi	TT Coupe 3.2 Quattro	2003	DE	4WD	V6	NA	250	1,520	6.080	4,041	Novo	57,740	-	-	-	-
	Autobianchi	A112 Abarth	1979	IT	FF	L4	NA	71	700	9.859	3,228	Clássico	N/ venda	-	-	Sunday Cup (Beginner)	8,378
[B]	Bentley	Speed 8 Race Car	2003	GB	MR	V8	TURBO	632	900	1.424	4,645	Clássico	N/ venda	-	-	Circuit de la Sarthe 24h II (Endurance)	1,189,999
	Blitz	ER34 D1 spec 2004 (D1GP)	2004	JP	FR	L6	TURBO	450	1,180	2.622	4,600	Novo	200,000	-	-	-	-
	BMW	120d	2004	DE	FR	L4	TURBO	163	1,415	8.681	4,227	Novo	33,020	-	-	-	-
	BMW	120i	2004	DE	FR	L4	NA	150	1,335	8.900	4,227	Novo	31,940	-	-	-	-
	BMW	2002 Turbo	1973	DE	FR	L4	TURBO	172	1,080	6.279	4,220	Clássico	N/ venda	-	-	BMW: 1 Series Trophy (Carros Alemães)	-
	BMW	320i Touring Car	2003	DE	FR	L6	NA	260	1,140	4.385	4,490	Novo	450,000	-	-	-	-
	BMW	330i	2005	DE	FR	L6	NA	258	1,525	5.911	4,520	Novo	48,040	-	-	-	-
	BMW	M Coupe	1998	DE	FR	L6	NA	321	1,465	4.564	4,025	-	-	Rare	39,450 - 67,064	-	-
	BMW	M3	2004	DE	FR	L6	NA	343	1,570	4.577	4,492	Novo	74,560	-	-	-	-
	BMW	M3 CSL	2003	DE	FR	L6	NA	360	1,385	3.847	4,492	Novo	113,610	-	-	-	-
	BMW	M3 GTR	2003	DE	FR	V8	NA	380	1,350	3.553	4,617	Novo	N/ venda	-	-	BMW: Club "M" (Carros Alemães)	72,466
	BMW	M3 GTR Race Car	2001	DE	FR	V8	NA	450	1,120	2.489	4,613	Novo	N/ venda	-	-	Schwarzwald Liga A (Europe)	212,499
	BMW	M5	2005	DE	FR	V10	NA	507	1,715	3.383	4,855	Novo	116,650	-	-	-	-
	BMW	McLaren F1 GTR Race Car	1997	DE	MR	V12	NA	612	950	1.552	4,924	Novo	N/ venda	-	-	Gran Turismo All Stars (Extreme)	743,749
	BMW	V12 LMR Race Car	1999	DE	MR	V12	NA	580	900	1.552	4,650	Clássico	4,500,000	-	-	-	-
	BMW	Z4	2003	DE	FR	L6	NA	231	1,365	5.909	4,091	Novo	75,610	-	-	-	-
	Buick	GNX	1987	US	FR	V6	TURBO	280	1,600	5.714	5,095	Clássico	31,080	-	-	-	-
[C]	Buick	Special	1962	US	FR	V8	NA	564	1,364	2.418	4,724	Clássico	58,000	-	-	-	-
	Cadillac	Cien	2002	US	MR	V12	NA	760	1,450	1.908	4,457	Clássico	N/ venda	-	-	Umbria Rally (Easy) (Special)	N/ revenda
	Callaway	C12	2003	US	FR	V8	NA	439	1,480	3.371	4,852	Novo	175,880	-	-	-	-
	Caterham	Seven Fire Blade	2002	GB	FR	L4	NA	140	369	2.636	3,100	Novo	60,000	-	-	-	-
	Chaparral	2D Race Car	1967	US	MR	V8	NA	426	771	1.810	4,013	Clássico	1,100,000	-	-	Nürburgring 4h Endurance (Endurance)	233,749
	Chaparral	2J Race Car	1970	US	MR	V8	NA	689	821	1.192	3,683	Clássico	1,200,000	-	-	-	-
	Chevrolet	Camaro IROC-Z Concept	1988	US	FR	V8	NA	233	1,468	6.300	4,877	Clássico	N/ venda	-	-	Chevrolet: Camaro Meeting (Carros Americanos)	N/ revenda
	Chevrolet	Camaro LM Race Car	2001	US	FR	V8	NA	601	1,160	1.930	4,915	-	-	-	-	Stars and Stripes (America)	212,499
	Chevrolet	Camaro SS	1969	US	FR	V8	NA	304	1,401	4.609	4,724	Clássico	60,000	-	-	-	-
	Chevrolet	Camaro SS	2000	US	FR	V8	NA	324	1,560	4.815	4,910	Novo	22,150	-	-	-	-
	Chevrolet	Camaro Z28 302	1969	US	FR	V8	NA	294	1,415	4.813	4,724	Clássico	65,000	-	-	-	-
	Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997	US	FR	V8	NA	289	1,561	5.401	4,907	-	-	Rare	8,438 - 15,671	-	-
	Chevrolet	Chevelle SS 454	1970	US	FR	V8	NA	456	1,762	3.864	5,029	Clássico	N/ venda	-	-	Muscle Car Competition (America)	14,874
	Chevrolet	Corvette C5R (C5)	2000	US	FR	V8	NA	629	1,139	1.811	4,643	Clássico	1,000,000	-	-	-	-

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (Kg)	Relação Peso/Potência (Kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nos Apps Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Rotos	Preço máximo de revenda (Cr.)
[C]	Chevrolet	Corvette Convertible (C1)	1954	US	FR	L6	NA	150	1,289	8.612	4,249	Clássico	N/ venda	-	-	All American Championship (Pavento)	21,249
	Chevrolet	Corvette Coupe (C2)	1963	US	FR	V8	NA	253	1,370	5.415	4,448	Clássico	64,890	-	-	-	-
	Chevrolet	Corvette Grand Sport (C4)	1996	US	FR	V8	NA	335	1,496	4.466	4,534	-	-	Raro	18,304 - 22,868	-	-
	Chevrolet	Corvette Stingray L46 350 (C3)	1969	US	FR	V8	NA	355	1,460	4.197	4,636	Clássico	77,500	-	-	-	-
	Chevrolet	Corvette Z06 (C5) Race Car	1999	US	FR	V8	NA	606	1,768	1.921	4,483	-	-	-	-	Chevrolet: Corvette Festival (Carros Americanos)	106,249
	Chevrolet	Corvette Z06 (C5)	2000	US	FR	V8	NA	385	1,409	3.660	4,568	Novo	53,570	-	-	-	-
	Chevrolet	Corvette ZR-1 (C4)	1990	US	FR	V8	NA	380	1,609	4.234	4,534	Clássico	62,000	-	-	-	-
	Chevrolet	Silverado SST Concept	2002	US	FR	V8	NA	457	2,999	6.657	5,700	Novo	N/ venda	-	-	Pickup Truck Race (Beginner)	N/ revenda
	Chevrolet	SSR	2003	US	FR	V8	NA	294	2,249	7.646	4,902	Novo	44,550	-	-	-	-
	Chrysler	300C	2005	US	FR	V8	NA	345	1,979	5.442	4,999	Novo	34,750	-	-	-	-
	Chrysler	Crossfire	2004	US	FR	V6	NA	218	1,351	6.242	4,059	Novo	35,670	-	-	-	-
	Chrysler	Prowler	2002	US	FR	V6	NA	253	1,287	5.087	4,180	Novo	N/ venda	-	-	Spider & Roadster (Beginner)	18,378
	Chrysler	PT-Cruiser	2000	US	FF	L4	NA	150	1,270	8.255	4,286	Novo	16,390	-	-	-	-
	Citroen	2CV Type A	1954	FR	FF	L2	NA	12	465	41.250	3,780	Clássico	N/ venda	-	-	Tous France Championnat (Europa)	4,402
	Citroen	C2 1.6	2003	FR	FF	L4	NA	110	1,060	9.864	3,990	Novo	18,128	-	-	-	-
	Citroen	C5 V6 Exclusive	2003	FR	FF	V6	NA	210	1,548	7.530	4,620	Novo	42,828	-	-	-	-
	Citroen	Xsara 3.0i V6 Exclusive	2000	FR	FF	V6	NA	197	1,496	7.594	4,524	Novo	30,370	-	-	-	-
	Citroen	Xsara Rally Car	1999	FR	FF	L4	NA	280	999	3.211	4,167	Novo	750,000	-	-	-	-
	Citroen	Xsara VTR	2003	FR	FF	L4	NA	106	1,150	10.926	4,198	Novo	21,850	-	-	-	-
	Cizeta	V16T	1994	IT	MR	V16	NA	560	1,640	2.607	4,440	Clássico	N/ venda	-	-	Supercar Festival (Profissional)	135,290
[D]	Daihatsu	Copen Active Top	2002	JP	FF	L4	TURBO	64	830	12.969	3,395	Novo	14,980	-	-	-	-
	Daihatsu	Copen Detachable Top	2002	JP	FF	L4	TURBO	64	850	12.930	3,395	Novo	14,980	-	-	-	-
	Daihatsu	Esse TR-XX Avanzato R'98	1997	JP	FF	L4	TURBO	64	780	10.938	3,295	-	-	Standard	3,668 - 7,240	-	-
	Daihatsu	Midget	1963	JP	MR	L1	NA	12	405	34.583	2,970	Clássico	N/ venda	-	-	Daihatsu: Midget II Race (Carros Japoneses)	4,743
	Daihatsu	Midget II D-type	1996	JP	FR	L3	NA	34	570	16.765	3,790	-	-	Standard	2,870 - 3,728	-	-
	Daihatsu	Move Custom RS Limited	2002	JP	4WD	L3	TURBO	64	920	14.375	3,395	Novo	15,725	-	-	-	-
	Daihatsu	Move CX	1996	JP	FF	L3	NA	55	740	13.455	3,295	-	-	Standard	2,741 - 5,349	-	-
	Daihatsu	Move SR-XX 2WD	1997	JP	FF	L3	TURBO	64	768	11.875	3,295	-	-	Standard	4,056 - 7,532	-	-
	Daihatsu	Move SR-XX 4WD	1997	JP	4WD	L3	TURBO	64	810	12.656	3,295	-	-	Standard	4,409 - 10,701	-	-
	Daihatsu	Sirion CX 2WD (J)	1998	JP	FF	L3	NA	60	910	14.900	3,660	-	-	Standard	5,180 - 6,746	-	-
	Daihatsu	Sirion CX 4WD (J)	1998	JP	4WD	L3	NA	60	890	14.833	3,660	-	-	Standard	5,915 - 7,080	-	-
	Daihatsu	Sirion M (J)	2000	JP	4WD	L4	TURBO	120	940	7.950	3,660	-	-	Standard	5,350 - 10,425	Daihatsu: Copen Race (Carros Japoneses)	2,963
	DMC	DeLorean S2	2004	US	RR	V6	NA	200	1,285	6.440	4,267	Clássico	N/ venda	-	-	1: The Race (Missões)	9,018
	Dodge	Charger 440 R/T	1970	US	FR	V8	NA	360	1,650	4.342	5,283	Clássico	75,560	-	-	-	-
	Dodge	Charger Super Bee 426 Hemi	1971	US	FR	V8	NA	425	1,641	4.271	5,232	Clássico	N/ venda	-	-	Race Park 200 mile race (Exclusivo)	16,899
	Dodge	RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab	2004	US	4WD	V8	NA	345	2,395	6.828	5,784	Novo	37,830	-	-	-	-
	Dodge	SRT4	2003	US	FF	L4	TURBO	215	1,358	5.279	4,463	Novo	26,540	-	-	-	-
	Dodge	Viper GTS	1999	US	FR	V10	NA	456	1,569	3.447	4,466	Clássico	78,905	-	-	-	-
	Dodge	Viper GTS-R Concept	2000	US	FR	V10	NA	505	1,475	2.927	4,902	Novo	N/ venda	-	-	Chrysler: Crossfire Trophy (Carros Americanos)	N/ revenda
	Dodge	Viper GTS-R Team Oreca Race Car	2000	US	FR	V10	NA	667	1,150	1.926	4,548	Novo	1,000,000	-	-	-	-
	Dodge	Viper SRT10	2002	US	FR	V10	NA	507	1,530	3.024	4,459	Novo	84,660	-	-	-	-
	Dome	Zero	1978	JP	MR	L6	NA	145	920	6.345	3,989	Clássico	N/ venda	-	-	M Licence (Gold)	N/ revenda
[E]	Eagle	Talon ES	1997	US	FF	L4	NA	140	1,252	8.943	4,440	Novo	15,740	-	-	-	-
[F]	Fiat	509F	1965	IT	RR	L2	NA	16	520	25.000	2,970	Clássico	N/ venda	Raro	7,268	-	-
	Fiat	509L	1969	IT	RR	L2	NA	18	530	29.444	2,970	-	-	Raro	6,520	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[F]	Fiat	500R	1972	IT	RR	L2	NA	19	595	31.316	3,070	-	-	Raro	5,494 - 13,344	-	-
	Fiat	Barchetta Giovane Due	2000	IT	FF	L4	NA	130	1,090	8.385	3,920	Novo	24,060	-	-	-	-
	Fiat	Coupe Turbo Plus	2000	IT	FF	L5	TURBO	223	1,310	5.874	4,250	Novo	48,110	-	-	-	-
	Fiat	Panda Super i.e.	1990	IT	FF	L4	NA	45	730	16.222	3,405	-	-	Standard	5,109	-	-
	Fiat	Punto HGT Abarth	2000	IT	FF	L4	NA	131	1,100	8.397	3,820	Novo	30,030	-	-	-	-
	Ford	Escort Rally Car	1998	US	4WD	L4	TURBO	304	1,230	4.046	4,211	-	-	-	-	Tour of Tahiti (Normal) (Special)	159,374
	Ford	Focus Rally Car	1999	US	4WD	L4	TURBO	304	1,230	4.046	4,152	Novo	750,000	-	-	-	-
	Ford	Focus RS	2002	US	FF	L4	TURBO	215	1,050	4.884	4,183	Novo	41,410	-	-	-	-
	Ford	Focus ST170	2003	US	FF	L4	NA	173	1,240	7.168	4,170	Novo	32,750	-	-	-	-
	Ford	GT	2005	US	MR	V8	Super-Charger	558	1,451	2.600	4,643	Novo	149,880	-	-	-	-
	Ford	GT (No Stripe)	2005	US	MR	V8	Super-Charger	558	1,451	2.600	4,643	-	-	-	-	Premium Sports Lounge (Extreme)	31,849
	Ford	GT Concept	2002	US	MR	V8	Super-Charger	507	1,451	2.862	4,613	Novo	N/ venda	-	-	Tsukuba Wet Race (Hard) (Special)	N/ revenda
	Ford	GT LM Race Car	2002	US	MR	V8	Super-Charger	615	1,140	1.854	4,613	-	-	-	-	Infineon World Sports Car Race (Endurance)	212,499
	Ford	GT LM Race Car Spec II	2004	US	MR	V8	Super-Charger	615	1,130	1.837	4,613	-	-	-	-	Gran Turismo World Championship (Professional)	212,499
	Ford	GT40 Race Car	1969	US	MR	-	NA	500	998	1.996	4,293	Clássico	N/ venda	-	-	Laguna Seca 200 miles (Endurance)	743,749
	Ford	Ka	2001	US	FF	L4	NA	60	965	16.083	3,620	Novo	12,920	-	-	-	
	Ford	Model T Tourer	1915	US	FR	L4	NA	20	635	31.750	3,404	Clássico	N/ venda	-	-	S Licence (Gold)	N/ revenda
	Ford	Mustang GT	2005	US	FR	V8	NA	300	1,568	5.227	4,765	Novo	25,950	-	-	-	-
	Ford	Mustang SVT Cobra R	2000	US	FR	V8	NA	372	1,628	4.376	4,661	-	-	Raro	28,650 - 42,975	-	-
	Ford	RS200	1984	US	4WD	L4	TURBO	250	1,180	4.720	4,000	-	-	-	-	Grand Canyon Rally (Easy) (Special)	15,771
	Ford	RS200 Rally Car	1985	US	4WD	L4	TURBO	426	980	2.300	4,000	Clássico	N/ venda	-	-	Capri Rally (Hard) (Special)	265,624
	Ford	SVT F-150 Lightning	2003	US	FR	V8	Super-Charger	385	2,132	5.538	5,283	Novo	35,050	-	-	-	-
	Ford	Taurus SHO	1998	US	FF	V8	NA	238	1,509	6.340	5,039	-	-	Standard	13,755 - 17,881	-	-
	Ford (AUS)	Falcon XR8 Race Car	2000	AU	FR	V8	NA	608	1,350	2.220	4,970	Clássico	450,000	-	-	-	-
	FPV	F6 Typoon	2004	AU	FR	L6	TURBO	367	1,776	4.839	4,954	Novo	46,740	-	-	-	-
	FPV	GT	2004	AU	FR	V8	NA	394	1,825	4.632	4,954	Novo	48,640	-	-	-	-
[G]	Gillet	Vertigo Race Car	2004	BE	FR	V6	NA	910	780	0.857	3,980	Novo	1,000,000	-	-	-	-
	Ginetta	G4	1964	GB	FR	L4	NA	91	454	4.989	3,353	Clássico	N/ venda	-	-	Lightweight K-Car Cup (Beginner)	10,199
[H]	HKS	Genki Hyper Silvia RS2 (D1GP)	2004	JP	FR	L4	TURBO	460	1,130	2.457	4,445	Novo	200,000	-	-	-	-
	Holden	Commodore SS	2004	AU	FR	V8	NA	333	1,658	4.979	4,868	Novo	40,430	-	-	-	-
	Holden	Monaro CV8	2004	AU	FR	V8	NA	333	1,658	4.979	4,789	Novo	47,960	-	-	-	-
	Hommell	Berlinette R/S Coupe	1999	FR	MR	L4	NA	167	950	5.689	4,120	Novo	47,360	-	-	-	-
	Honda	1300 Coupe 9 S	1970	JP	FF	L4	NA	110	900	8.182	4,140	Clássico	12,800	-	-	-	-
	Honda	Accord Coupe (US)	1988	JP	FF	L4	NA	120	1,220	10.167	4,565	-	-	Standard	9,099 - 22,099	-	-
	Honda	Accord Coupe EX V6 (US)	2003	JP	FF	V6	NA	243	1,481	6.095	4,765	Novo	27,480	-	-	-	-
	Honda	Accord Euro-R	2000	JP	FF	L4	NA	220	1,330	6.045	4,680	-	-	Raro	12,665 - 21,530	-	-
	Honda	Accord Euro-R	2002	JP	FF	L4	NA	220	1,390	6.318	4,665	Novo	25,300	-	-	-	-
	Honda	Arta NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1,150	2.396	4,430	Novo	1,350,000	-	-	-	-
	Honda	Ballade Sports CR-X 1.5i	1983	JP	FF	L4	NA	110	815	7.409	3,675	-	-	Standard	4,444 - 10,794	-	-
	Honda	Beat	1991	JP	MR	L3	NA	64	760	11.875	3,295	-	-	Standard	4,829 - 11,729	-	-
	Honda	Beat Version F	1992	JP	MR	L3	NA	64	760	11.875	3,295	-	-	Standard	4,857 - 6,940	-	-
	Honda	Beat Version Z	1993	JP	MR	L3	NA	64	760	11.875	3,295	-	-	Standard	5,074 - 12,324	-	-
	Honda	Castrol Mugen NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1,150	2.396	4,430	Novo	1,350,000	-	-	-	-
	Honda	City Turbo II	1983	JP	FF	L4	TURBO	110	735	6.682	3,420	-	-	Standard	4,332 - 10,522	-	-
	Honda	Civic 1500 3door 25i	1983	JP	FF	L4	NA	100	815	8.150	3,810	-	-	Standard	4,161 - 10,106	-	-

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Trofeu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Honda	Civic 1500 Sdeer CV	1978	JP	FF	L4	NA	85	780	9.176	3,870	Clássico	3,750	-	-	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1991	JP	FF	L4	NA	166	1,040	6.265	4,070	-	-	Standard	5,669 - 8,705	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1992	JP	FF	L4	NA	167	1,040	6.228	4,070	-	-	Standard	5,569 - 13,708	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1993	JP	FF	L4	NA	167	1,040	6.228	4,070	-	-	Standard	5,718 - 13,922	-	-
Honda	Civic SiR-II (EG)	1995	JP	FF	L4	NA	169	1,040	6.154	4,070	-	-	Standard	5,942 - 14,432	-	-
Honda	Civic Type R (99)	1997	JP	FF	L4	NA	180	1,050	5.833	4,180	-	-	Standard	6,860 - 12,985	-	-
Honda	Civic Type R (99)	1998	JP	FF	L4	NA	193	1,050	5.736	4,185	-	-	Standard	8,380 - 15,962	-	-
Honda	Civic Type R (EP)	2001	JP	FF	L4	NA	201	1,180	5.870	4,135	-	-	Standard	14,299 - 18,589	-	-
Honda	Civic Type R (EP)	2004	JP	FF	L4	NA	215	1,180	5.535	4,135	Novo	23,310	-	-	-	-
Honda	CR-X del Sol SiR	1992	JP	FF	L4	NA	170	1,150	6.471	3,995	-	-	Standard	5,384 - 8,593	-	-
Honda	CR-X SiR	1995	JP	FF	L4	NA	180	986	6.162	3,800	-	-	Standard	5,414 - 13,143	-	-
Honda	Daytona	2001	JP	4WD	V6	NA	490	1,450	3.680	4,590	Novo	N/ venda	-	-	A Licence (Silver)	N/ revenda
Honda	Element	2003	JP	4WD	L4	NA	160	1,560	9.750	4,500	Novo	25,980	-	-	-	-
Honda	Editors Dicter Civic Race Car	1998	JP	FF	L4	NA	185	930	5.027	4,180	Novo	490,050	-	-	-	-
Honda	NSC	2003	JP	MR	W8	-	330	1,150	3.485	4,250	Novo	N/ venda	-	-	Honda Type R Meeting (Carros Japoneses)	N/ revenda
Honda	Insight	1999	JP	FF	L3	NA	70	820	11.714	3,945	Novo	21,000	-	-	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	1995	JP	FF	L4	NA	200	1,090	5.500	4,380	-	-	Standard	7,787 - 11,140	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	1998	JP	FF	L4	NA	202	1,080	5.347	4,380	-	-	Standard	11,790 - 20,042	-	-
Honda	Integra Type R (DC2)	2001	JP	FF	L4	NA	202	1,080	5.329	4,380	-	-	Standard	12,580 - 16,952	-	-
Honda	Integra Type R (DC5)	2001	JP	FF	L4	NA	220	1,170	5.318	4,385	Novo	26,900	-	-	-	-
Honda	Integra Type R Touring Car	2002	JP	FF	L4	NA	310	1,050	3.387	4,385	Novo	450,000	-	-	-	-
Honda	Jazz 1.4 del Sol Sp	2001	JP	FF	L4	NA	86	990	11.512	3,830	Novo	12,600	-	-	-	-
Honda	Life Step Van	1972	JP	FF	L2	NA	30	909	30.767	2,995	Clássico	N/ venda	-	-	Japanese Compact Car (Japan)	1,080
Honda	Lucifer Mugen NSX (JGTC)	2001	JP	MR	V6	NA	480	1,150	2.396	4,430	Novo	1,250,000	-	-	-	-
Honda	Mobil 1 MSX (JGTC)	2001	JP	MR	V6	NA	480	1,150	2.396	4,430	Novo	1,250,000	-	-	-	-
Honda	Mugen Motul Civic SI Race Car	1987	JP	FF	L4	NA	220	890	3.956	3,815	Clássico	N/ venda	-	-	Honda Civic Race (Carros Japoneses)	55,624
Honda	Mugen S2000	2000	JP	FR	L4	NA	250	1,040	4.806	4,178	Mugen	75,900	-	-	-	-
Honda	N360	1967	JP	FF	L2	NA	31	475	15.323	2,995	Clássico	N/ venda	Rara	72,330	-	-
Honda	NSX	1990	JP	MR	V6	NA	270	1,350	4.856	4,430	-	-	Standard	28,970 - 60,695	-	-
Honda	NSX	1992	JP	MR	V6	NA	270	1,350	4.856	4,430	-	-	Standard	29,974 - 70,609	-	-
Honda	NSX	1995	JP	MR	V6	NA	270	1,350	4.856	4,430	-	-	Standard	29,930 - 71,694	-	-
Honda	NSX	1997	JP	MR	V6	NA	280	1,350	4.821	4,430	-	-	Standard	31,674 - 59,199	-	-
Honda	NSX	1999	JP	MR	V6	NA	280	1,350	4.821	4,430	-	-	Standard	46,535 - 59,845	-	-
Honda	NSX	2001	JP	MR	V6	NA	280	1,340	4.786	4,430	Novo	92,505	-	-	-	-
Honda	NSX Type R	1992	JP	MR	V6	NA	280	1,230	4.377	4,430	-	-	Rara	32,974 - 82,509	-	-
Honda	NSX Type R	2002	JP	MR	V6	NA	280	1,270	4.536	4,430	Novo	118,575	-	-	-	-
Honda	NSX Type S	1997	JP	MR	V6	NA	280	1,320	4.714	4,430	-	-	Standard	36,249 - 67,326	-	-
Honda	NSX Type S	1999	JP	MR	V6	NA	280	1,320	4.714	4,430	-	-	Standard	51,785 - 67,329	-	-
Honda	NSX Type S	2001	JP	MR	V6	NA	280	1,320	4.714	4,430	Novo	103,575	-	-	-	-
Honda	NSX Type S Zero	1997	JP	MR	V6	NA	280	1,270	4.394	4,430	-	-	Standard	34,429 - 64,579	-	-
Honda	NSX Type S Zero	1999	JP	MR	V6	NA	280	1,270	4.394	4,430	-	-	Standard	49,595 - 63,764	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[H]	Honda	NSX-R Concept	2001	JP	MR	V6	NA	290	1,270	4.379	4,430	Novo	N/ venda	-	-	Race of NA Sports (Professional)	N/ revenda
	Honda	NSX-R Prototype LM Race Car	2002	JP	MR	V6	NA	519	1,120	2.158	4,430	-	-	-	-	Super Speedway 150 miles (Endurance)	318,749
	Honda	NSX-R Prototype LM Road Car	2002	JP	MR	V6	NA	553	1,230	2.224	4,430	-	-	-	-	Motegi 8h Endurance (Endurance)	103,912
	Honda	Odyssey	2003	JP	4WD	L4	NA	160	1,700	10.625	4,765	Novo	28,650	-	-	-	-
	Honda	Prelude Si VTEC	1991	JP	FF	L4	NA	215	1,280	5.953	4,440	-	-	Standard	7,717 - 18,742	-	-
	Honda	Prelude SiR	1996	JP	FF	L4	NA	196	1,260	6.429	4,520	-	-	Standard	7,640 - 10,915	-	-
	Honda	Prelude SiR S spec	1998	JP	FF	L4	NA	220	1,270	5.773	4,520	-	-	Standard	11,465 - 14,904	-	-
	Honda	Prelude Type S	1996	JP	FF	L4	NA	217	1,310	6.037	4,520	-	-	Standard	9,285 - 22,550	-	-
	Honda	Prelude Type S	1998	JP	FF	L4	NA	220	1,310	5.955	4,520	-	-	Standard	12,465 - 16,204	-	-
	Honda	Raybrig NSX (JGTC)	2000	JP	MR	V6	NA	480	1,150	2.396	4,430	Novo	1,350,000	-	-	-	-
	Honda	S2000	1999	JP	FR	L4	NA	250	1,240	4.960	4,135	-	-	Standard	16,900 - 21,969	-	-
	Honda	S2000	2001	JP	FR	L4	NA	250	1,240	4.960	4,135	-	-	Standard	22,294 - 25,725	-	-
	Honda	S2000	2003	JP	FR	L4	NA	250	1,250	5.000	4,135	Novo	35,000	-	-	-	-
	Honda	S2000 LM Race Car	2001	JP	FR	L4	NA	320	1,050	3.281	4,285	Novo	450,000	-	-	-	-
	Honda	S2000 Type V	2000	JP	FR	L4	NA	250	1,260	5.040	4,135	-	-	Standard	17,800 - 26,700	-	-
	Honda	S2000 Type V	2001	JP	FR	L4	NA	250	1,260	5.040	4,135	-	-	Standard	23,464 - 27,075	-	-
	Honda	S2000 Type V	2003	JP	FR	L4	NA	250	1,270	5.080	4,135	Novo	37,000	-	-	-	-
	Honda	S500	1963	JP	FR	L4	NA	44	675	15.341	3,300	Clássico	N/ venda	Raro	21,874	B Licence (Gold)	13,281
	Honda	S600	1964	JP	FR	L4	NA	57	715	12.544	3,300	Clássico	N/ venda	Raro	20,999	-	-
	Honda	S800	1966	JP	FR	L4	NA	70	720	10.286	3,335	Clássico	N/ venda	Raro	20,299	-	-
	Honda	S800 RSC Race Car	1968	JP	FR	L4	NA	100	660	6.600	3,335	Clássico	N/ venda	-	-	World Compact (Professional)	53,124
	Honda	Takata Dome NSX (JGTC)	2003	JP	MR	V6	NA	480	1,170	2.438	4,430	Novo	1,350,000	-	-	-	-
	Honda	Today G	1985	JP	FF	L2	NA	31	550	17.742	3,195	-	-	Standard	2,344 - 5,694	-	-
	Honda	Z Act	1970	JP	FF	L2	NA	31	510	16.452	2,995	Clássico	N/ venda	Raro	5,529	-	-
	HPA Motorsports	Stage II R32	2004	US	4WD	V6	TURBO	560	1,485	2.652	4,189	Novo	31,870	-	-	-	-
	Hyundai	Accent Rally Car	2001	KR	4WD	L4	TURBO	300	1,230	4.100	4,200	Novo	750,000	-	-	-	-
	Hyundai	Clix	2001	KR	4WD	L4	TURBO	306	1,320	4.314	3,959	Novo	N/ venda	-	-	Hyundai: Hyundai Sports Festival (Carros Coreanos)	N/ revenda
	Hyundai	HCD6	2001	KR	MR	V6	NA	218	1,150	5.275	4,039	Novo	N/ venda	-	-	Yosemite Rally II (Easy (Special)	N/ revenda
	Hyundai	Hyundai Coupe FX	2001	KR	FF	V6	NA	167	1,340	8.024	4,395	Novo	33,020	-	-	-	-
[I]	Infiniti	FX45 Concept	2002	US	4WD	V8	NA	345	1,500	4.348	4,788	Novo	N/ venda	-	-	Chamonix Rally (Easy) (Special)	N/ revenda
	Infiniti	G35 Sedan	2003	US	FR	V6	NA	260	1,513	5.819	4,737	Novo	30,720	-	-	-	-
	Isuzu	117 Coupe	1968	JP	FR	L4	NA	120	1,050	8.750	4,280	Clássico	N/ venda	Raro	13,614	Isuzu: Isuzu Sports Classics (Carros Japoneses)	8,266
	Isuzu	Bellett 1600 GT-R	1969	JP	FR	L4	NA	120	970	8.083	4,015	Clássico	N/ venda	Raro	14,699	-	-
	Isuzu	Piazza XE	1981	JP	FR	L4	NA	135	1,190	8.815	4,310	-	-	Standard	8,627	-	-
[J]	Jaguar	E-Type Coupe	1961	GB	FR	L6	NA	269	1,219	4.532	4,440	Clássico	N/ venda	-	-	British GT Series (Europe)	10,822
	Jaguar	S-Type R	2002	GB	FR	V8	Super-Charger	405	1,800	4.444	4,877	Novo	92,130	-	-	-	-
	Jaguar	XJ220	1992	GB	MR	V6	TURBO	550	1,372	2.495	4,860	Clássico	749,140	-	-	-	-
	Jaguar	XJ220 LM Race Car	2001	GB	MR	-	TURBO	550	1,180	2.145	4,930	-	-	-	-	Pan Euro Championship (Europe)	318,749
	Jaguar	XJR-9 Race Car	1988	GB	MR	V12	NA	760	894	1.176	4,800	Clássico	3,500,000	-	-	Game Completion: 50%	-
	Jaguar	XKR Coupe	1999	GB	FR	V8	Super-Charger	385	1,640	4.260	4,760	-	-	Raro	64,000 - 108,799	-	-
	Jaguar	XKR R-Performance	2002	GB	FR	V8	Super-Charger	406	1,735	4.273	4,760	Novo	118,450	-	-	-	-
	Jay Leno	Tank Car	2003	US	FR	V12	NA	990	3,500	3.535	6,370	Clássico	N/ venda	-	-	11: 3 Lap Battle (Mission)	-
	Jensen Healey	Interceptor MkIII	1974	GB	FR	V8	NA	390	1,814	4.651	4,775	Clássico	N/ venda	Raro	29,644	IB Licence (Gold)	-
[L]	Lancia	Delta HF Integrale Evoluzione	1991	IT	4WD	L4	TURBO	213	1,350	6.338	3,900	Clássico	N/ venda	Raro	23,694 - 33,850	-	-
	Lancia	Delta HF Integrale Rally Car	1992	IT	4WD	L4	TURBO	300	1,120	3.733	3,900	Clássico	N/ venda	-	-	Umbria Rally (Normal) (Special)	159,374

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (Kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nos lotes Used Car	Gama de Preço dos dealers (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[L] Lancia	Delta S4 Rally Car	1985	IT	4WD	I4	TURBO	450	890	1.952	3.960	Clássico	N/ venda	-	-	Unchin Rally (Kart) (Special)	365,624
Lancia	Stratos	1973	IT	MR	V6	NA	190	980	5.212	3.710	Clássico	133,970	-	-	-	-
Lancia	Stratos Rally Car	1977	IT	MR	V6	NA	274	980	3.212	3.710	Clássico	N/ venda	-	-	Chamonix Rally (Kart) (Special)	365,624
Land Rover	Range Stormer Concept	2004	GB	4WD	V8	Super-Charger	350	2,500	7.143	4,725	Novo	N/ venda	-	-	Yosemite Rally I (Easy) (Special)	N/ revenda
Lexus	GS 300	1997	GS	FR	L6	TURBO	282	1,680	5.753	4,695	-	-	Standard	18,589 - 23,708	-	-
Lexus	GS 300	2005	GS	FR	L6	TURBO	280	1,680	6.000	4,695	Novo	44,200	-	-	-	-
Lexus	GS 300 Vertex Edition (J)	2005	GS	FR	L6	TURBO	280	1,680	6.000	4,695	Novo	45,500	-	-	-	-
Lexus	IS 300	1998	GS	FR	L6	NA	190	1,310	6.895	4,490	Novo	28,700	-	-	-	-
Lexus	IS 300 (J)	1998	GS	FR	L4	NA	210	1,340	6.381	4,490	Novo	24,000	-	-	-	-
Lexus	IS 300 Sport Cross	2001	GS	FR	L6	NA	228	1,470	6.447	4,585	Novo	27,600	-	-	-	-
Lexus	SC 300	1997	GS	FR	L6	TURBO	280	1,580	5.571	4,660	-	-	Standard	12,249 - 22,749	-	-
Lexus	SC 430	2001	GS	FR	V8	NA	280	1,730	6.179	4,515	Novo	68,000	-	-	-	-
Lister	Storm V12 Race Car	1999	GB	FR	V12	NA	600	1,498	2.269	4,647	Novo	N/ venda	-	-	Suzuka 1000 km (Endurance)	272,499
Lotus	Cortina	1966	GB	FR	L6	TURBO	382	1,655	4.332	4,760	-	-	Rare	26,521	-	-
Lotus	Elan S1	1962	GB	FR	L4	NA	105	699	6.066	3,683	Clássico	N/ venda	-	-	Lotus: Lotus Classic (Britânicos)	72,283
Lotus	Elise	2000	GB	MR	L4	NA	122	714	5.852	3,785	Novo	41,000	-	-	-	-
Lotus	Elise 111R	2004	GB	MR	L4	NA	190	860	4.479	3,785	Novo	54,415	-	-	-	-
Lotus	Elise 111S	2003	GB	MR	L4	NA	158	806	5.101	3,785	Novo	51,668	-	-	-	-
Lotus	Elise Sport 190	1998	GB	MR	L4	NA	190	678	3.473	3,726	-	-	Rare	32,636 - 42,429	-	-
Lotus	Elise Type 72	2001	GB	MR	L4	NA	122	758	6.197	3,785	-	-	-	-	Lotus: Elise Trophy (Exibicion)	71,149
Lotus	Esprit Sport 350	2000	GB	MR	V8	TURBO	354	1,308	3.672	4,369	Novo	126,249	-	-	-	-
Lotus	Esprit Turbo HC	1987	GB	MR	L4	TURBO	218	1,148	5.257	4,191	Clássico	N/ venda	-	-	M1 Challenge (Beginner)	10,205
Lotus	Esprit V8	2002	GB	MR	V8	TURBO	350	1,368	3.897	4,369	Novo	116,529	-	-	-	-
Lotus	Esprit V8 GT	1998	GB	MR	V8	TURBO	350	1,325	3.701	4,369	-	-	Rare	48,772 - 62,329	-	-
Lotus	Esprit V8 SE	1998	GB	MR	V8	TURBO	350	1,368	3.823	4,369	-	-	Rare	58,436 - 70,966	-	-
Lotus	Europa Special	1971	GB	MR	L4	NA	126	738	5.703	4,008	Clássico	N/ venda	-	-	British Lightweight Series (Europe)	8,174
Lotus	Motor Sport Elise	1999	GB	MR	L4	NA	203	708	3.448	3,796	Clássico	87,188	-	-	-	-
[M] Marcos	Mini Marcos GT	1970	GB	FF	L4	NA	77	529	7.366	3,478	Clássico	N/ venda	-	-	MINI: Mini Sports Meeting (Carros Britânicos)	5,416
Mazda	2	2002	JP	FF	L4	NA	113	1,080	9.558	3,925	Novo	14,500	-	-	-	-
Mazda	1105 (L10A)	1967	JP	FR	Rotor2	NA	110	940	8.545	4,140	-	-	-	-	Mazda: Club "RE" (Japoneses)	15,724
Mazda	1105 (L10A)	1968	JP	FR	Rotor2	NA	128	960	7.500	4,128	Clássico	N/ venda	Rare	24,079	-	-
Mazda	323F	1992	JP	FF	V6	NA	170	1,240	7.845	4,245	-	-	Standard	6,971 - 9,960	-	-
Mazda	6 5-door	2002	JP	FF	L4	NA	170	1,330	7.824	4,670	Novo	22,500	-	-	-	-
Mazda	6 Concept	2001	JP	FF	L4	NA	170	1,300	7.303	4,670	Novo	N/ venda	-	-	FF Challenge (Beginner)	N/ revenda
Mazda	6 MPS	2005	JP	4WD	-	TURBO	272	1,500	5.515	4,740	Novo	N/ venda	-	-	Clubman Cup (Professional)	N/ revenda
Mazda	6 Touring Car	2002	JP	4WD	L4	NA	310	1,070	3.452	4,670	Novo	450,000	-	-	Tsukuba Wet Race (Normal) (Special)	65,624
Mazda	787B Race Car	1991	JP	MR	Rotor4	NA	700	830	1.186	4,782	Clássico	3,600,000	Rare	1,224,999	-	-
Mazda	Autozam AZ-1	1992	JP	MR	L3	TURBO	64	720	11.250	3,295	-	-	Rare	5,242 - 7,490	-	-
Mazda	BP Falken RX-7 (D1SP)	2003	JP	FR	Rotor2	TURBO	400	1,220	3.675	4,335	-	-	-	-	Turbo Sports Cars (Profissional)	42,499
Mazda	Carol 360 Deluxe	1962	JP	RR	L4	NA	20	550	28.000	2,990	Clássico	N/ venda	Rare	13,474	-	-
Mazda	Demio (J)	1999	JP	FF	L4	NA	100	950	9.500	3,805	-	-	Standard	7,330 - 8,699	-	-
Mazda	Familia Sedan Sport 20	2002	JP	FF	L4	NA	165	1,170	7.091	4,586	Novo	19,980	-	-	-	-
Mazda	Kasabi	2002	JP	FF	L4	Super-Charger	150	900	6.000	3,805	Novo	N/ venda	-	-	B Licence (Silver)	N/ revenda
Mazda	MX-5 (NB)	1989	JP	FR	L4	NA	120	940	7.833	3,970	-	-	Standard	5,949 - 14,449	-	-
Mazda	MX-5 1.8 RS (NB_3)	1998	JP	FR	L4	NA	146	1,030	7.109	3,955	-	-	Standard	11,475 - 14,917	-	-
Mazda	MX-5 1600 NR-A (NB_J)	2004	JP	FR	L4	NA	125	1,050	8.400	3,955	Novo	20,530	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Freqüência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2000	JP	FR	L4	NA	163	1,070	6.564	3,955	-	-	Standard	11,640 - 19,787	-	-
Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2004	JP	FR	L4	NA	160	1,080	6.750	3,955	Novo	23,500	-	-	-	-
Mazda	MX-5 J-Limited (NA, J)	1991	JP	FR	L4	NA	120	940	7.833	3,955	-	-	Standard	6,649 - 9,500	-	-
Mazda	MX-5 J-Limited II (NA, J)	1993	JP	FR	L4	NA	130	980	7.538	3,955	-	-	Standard	7,104 - 10,150	-	-
Mazda	MX-5 SR-Limited (NA, J)	1997	JP	FR	L4	NA	130	980	7.538	3,955	-	-	Standard	6,642 - 12,336	-	-
Mazda	MX-5 S-Special Type I (NA, J)	1995	JP	FR	L4	NA	130	1,000	7.692	3,955	-	-	Standard	6,982 - 9,975	-	-
Mazda	MX-5 VR-Limited (NA, J)	1995	JP	FR	L4	NA	130	980	7.538	3,955	-	-	Standard	7,279 - 10,400	-	-
Mazda	MX-5 V-Special Type II (NA, J)	1993	JP	FR	L4	NA	130	980	7.538	3,955	-	-	Standard	8,399 - 12,000	-	-
Mazda	MX-Crossport	2005	JP	-	-	NA	260	1,600	6.154	-	Novo	N/ venda	-	-	Mazda: NR-A Roadster Club (Carros Japoneses)	N/ revenda
Mazda	RX-7 GT-Limited (FC, J)	1985	JP	FR	Rotor2	TURBO	185	1,280	6.919	4,310	-	-	Standard	5,914 - 14,364	-	-
Mazda	RX-7 GT-X (FC, J)	1990	JP	FR	Rotor2	TURBO	205	1,250	6.098	4,335	-	-	Standard	8,700	-	-
Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	JP	FR	Rotor2	TURBO	212	1,200	5.660	4,310	-	-	Raro	9,463 - 22,983	-	-
Mazda	RX-7 LM Race Car	2001	JP	FR	Rotor3	TURBO	508	1,080	2.126	4,460	-	-	-	-	Roadster 4h Endurance (Endurance)	116,874
Mazda	RX-7 Spirit R Type A (FD)	2002	JP	FR	Rotor2	TURBO	280	1,270	4.536	4,285	Novo	39,980	-	-	-	-
Mazda	RX-7 Type R (FD, J)	1991	JP	FR	Rotor2	TURBO	255	1,260	4.941	4,295	-	-	Standard	13,474 - 19,250	-	-
Mazda	RX-7 Type R (FD, J)	1993	JP	FR	Rotor2	TURBO	255	1,260	4.941	4,280	-	-	Standard	13,684 - 19,550	-	-
Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	JP	FR	Rotor2	TURBO	294	1,260	4.286	4,285	-	-	Raro	22,086 - 28,882	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	1998	JP	FR	Rotor2	TURBO	292	1,280	4.384	4,285	-	-	Standard	18,890 - 32,112	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	2000	JP	FR	Rotor2	TURBO	292	1,280	4.384	4,285	-	-	Raro	19,240 - 28,860	-	-
Mazda	RX-7 Type RS (FD, J)	1996	JP	FR	Rotor2	TURBO	265	1,280	4.830	4,280	-	-	Standard	12,827 - 18,325	-	-
Mazda	RX-7 Type R-S (FD, J)	1995	JP	FR	Rotor2	TURBO	256	1,260	4.922	4,280	-	-	Standard	13,614 - 33,064	-	-
Mazda	RX-7 Type RS-R (FD)	1997	JP	FR	Rotor2	TURBO	265	1,280	4.830	4,280	-	-	Standard	12,687 - 23,562	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD)	2000	JP	FR	Rotor2	TURBO	294	1,270	4.320	4,285	-	-	Raro	19,990 - 25,986	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1992	JP	FR	Rotor2	TURBO	256	1,230	4.805	4,295	-	-	Standard	14,052 - 34,127	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1993	JP	FR	Rotor2	TURBO	255	1,240	4.863	4,280	-	-	Standard	15,224 - 21,750	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1995	JP	FR	Rotor2	TURBO	256	1,250	4.883	4,280	-	-	Standard	13,859 - 33,659	-	-
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1996	JP	FR	Rotor2	TURBO	265	1,250	4.717	4,280	-	-	Raro	13,912 - 19,875	-	-
Mazda	RX-8	2003	JP	FR	Rotor2	NA	210	1,310	6.238	4,435	Novo	24,000	-	-	-	-
Mazda	RX-8 Concept (Type-I)	2001	JP	FR	Rotor2	NA	285	1,200	4.211	4,326	-	-	-	-	Tsukuba Wet Race (Easy) (Special)	N/ revenda
Mazda	RX-8 Concept (Typë-II)	2001	JP	FR	Rotor2	NA	285	1,200	4.211	4,425	-	-	-	-	IB Licence (Silver)	N/ revenda
Mazda	RX-8 Concept LM Race Car	2001	JP	FR	Rotor3	TURBO	508	1,100	2.165	4,577	-	-	-	-	Mazda: NR-A RX-8 Cup (Japoneses)	116,874
Mazda	RX-8 Type E (J)	2003	JP	FR	Rotor2	NA	210	1,330	6.333	4,435	Novo	27,500	-	-	-	-
Mazda	RX-8 Type S (J)	2003	JP	FR	Rotor2	NA	250	1,310	5.240	4,435	Novo	27,500	-	-	-	-
Mercedes-Benz	190 E 2.5 - 16 Evolution II	1991	DE	FR	L4	NA	235	1,340	5.702	4,544	Clássico	67,910	-	-	-	-
Mercedes-Benz	300 SL Coupe	1954	DE	FR	L6	NA	215	1,295	6.023	4,520	Clássico	N/ venda	-	-	Mercedes-Benz: SL Challenge (Carros Alemães)	50,509
Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998	DE	FF	L4	NA	102	1,115	10.931	3,575	-	-	Standard	16,510 - 28,066	-	-
Mercedes-Benz	AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car	1992	DE	FR	L4	NA	378	980	2.593	4,563	Clássico	N/ venda	-	-	Schwarzwald Liga B (Europe)	371,874
Mercedes-Benz	AMG CLK-GTR Race Car	1998	DE	MR	V8	NA	608	1,000	1.645	4,900	Clássico	N/ venda	-	-	Deutsche Touring Car Meisterschaft (Europe)	743,749
Mercedes-Benz	Benz Patent Motor Wagen	1886	DE	RR	L1	NA	1	265	348.684	2,700	Clássico	N/ venda	-	-	Europe Classic Car League (Europe)	N/ revenda
Mercedes-Benz	CL 600	2000	DE	FR	V12	NA	367	1,955	5.327	4,993	Novo	177,850	-	-	-	-
Mercedes-Benz	CLK 55 AMG	2000	DE	FR	V8	NA	352	1,620	4.602	4,567	Novo	147,770	-	-	-	-

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponível/Visível nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Rivais	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[m]	Mercedes-Benz	CLK Touring Car	2909	DE	FR	V8	NA	450	1,300	2.222	4,655	Novo	N° venda	-	-	Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow (Carros Rivais)	136,874
	Mercedes-Benz	Daimler Motor Carriage	1886	DE	MR	L1	NA	1	220	220.000	2,500	Clássico	N° venda	-	-	World Classics (Profissional)	N° venda
	Mercedes-Benz	E 55 AMG	2002	DE	FR	V8	Super-Charger	476	1,910	4.013	4,850	Novo	100,330	-	-	-	-
	Mercedes-Benz	Sauber C 9 Race Car	1989	DE	MR	V8	TURBO	720	880	1.240	4,700	Clássico	N° venda	-	-	Famous GT World Championship (Extreme)	743,748
	Mercedes-Benz	SL 500 (R129)	1990	DE	FR	V8	NA	326	1,830	5.652	4,500	-	-	Standard	84,845 - 100,256	-	-
	Mercedes-Benz	SL 500 (R230)	2002	DE	FR	V8	NA	306	1,840	6.013	4,535	Novo	127,620	-	-	-	-
	Mercedes-Benz	SL 55 AMG (R230)	2002	DE	FR	V8	Super-Charger	476	1,865	4.137	4,535	Novo	165,120	-	-	-	-
	Mercedes-Benz	SL 600 (R129)	1993	DE	FR	V12	NA	394	2,020	5.150	4,499	-	-	Raro	105,135 - 126,879	-	-
	Mercedes-Benz	SL 600 (R230)	2004	DE	FR	V12	TURBO	500	2,035	4.053	4,535	Novo	177,705	-	-	-	-
	Mercedes-Benz	SL 65 AMG (R230)	2004	DE	FR	V12	TURBO	612	2,028	3.314	4,535	Novo	198,705	-	-	-	-
	Mercedes-Benz	SLK 230 Kompressor	1998	DE	FR	L4	Super-Charger	196	1,325	6.760	3,965	-	-	Standard	21,955 - 27,384	-	-
	Mercedes-Benz	SLR McLaren	2003	DE	FR	V8	Super-Charger	626	1,768	2.825	4,656	Novo	612,606	-	-	-	-
	Mercury	Cougar XR-7	1987	US	FR	V8	NA	224	3,418	4.377	4,834	Clássico	N° venda	Raro	30,547	5 Lisonjas (Efemérides)	30,046
	MG	MGF	1997	GB	MR	L4	NA	146	1,670	7.329	3,910	-	-	Standard	14,283 - 25,034	MG: MG Festival (Carros Britânicos)	8,672
	MG	TF 160	2002	GB	MR	L4	NA	160	1,350	7.188	3,949	Novo	30,690	-	-	-	-
	Mine's	Lancer Evolution VI	2000	JP	4WD	L4	TURBO	480	1,270	2.625	4,350	Novo	150,050	-	-	-	-
	Mine's	Skyline GT-R N1 V-spec (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	600	1,340	2.233	4,600	Novo	290,050	-	-	-	-
	Mini	Cooper	2002	DE	FF	L4	NA	115	1,115	9.696	3,626	Novo	22,190	-	-	-	-
	Mini	Cooper S	2002	DE	FF	L4	Super-Charger	163	1,120	6.871	3,655	Novo	25,790	-	-	-	-
	Mini	One	2002	DE	FF	L4	NA	90	1,125	12.500	3,626	Novo	18,620	-	-	-	-
	Mitsubishi	3000GT MR (J)	1992	JP	4WD	V6	TURBO	319	1,670	5.235	4,590	-	-	Raro	19,895 - 25,863	-	-
	Mitsubishi	3000GT MR (J)	1995	JP	4WD	V6	TURBO	318	1,680	5.418	4,575	-	-	Raro	12,329 - 19,909	-	-
	Mitsubishi	3000GT SR (J)	1995	JP	4WD	V6	NA	225	1,610	7.156	4,575	-	-	Standard	10,469 - 14,956	-	-
	Mitsubishi	3000GT SR (J)	1999	JP	4WD	V6	NA	225	1,610	7.156	4,598	-	-	Standard	10,482 - 14,990	-	-
	Mitsubishi	3000GT SR (J)	1998	JP	4WD	V6	NA	225	1,609	7.151	4,609	-	-	Standard	14,990 - 25,482	-	-
	Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1995	JP	4WD	V6	TURBO	217	1,710	5.304	4,575	-	-	Standard	15,182 - 35,087	-	-
	Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1998	JP	4WD	V6	TURBO	320	1,650	5.250	4,609	-	-	Standard	21,615 - 28,089	-	-
	Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1996	JP	4WD	V6	TURBO	319	1,710	5.361	4,598	-	-	Standard	15,130 - 21,615	-	-
	Mitsubishi	Airtrek Turbo-R	2002	JP	4WD	L4	TURBO	240	1,520	6.333	4,469	Novo	22,050	-	-	-	-
	Mitsubishi	Colt 1.5 Sport X Version	2002	JP	FF	L4	NA	95	1,030	10.510	3,870	Novo	14,090	-	-	-	-
	Mitsubishi	CZ-3 Tarmac	2001	JP	4WD	L4	TURBO	230	1,280	5.217	3,850	Novo	N° venda	-	-	Swiss Alps Rally (Easy) (Special)	N° venda
	Mitsubishi	CZ-3 Tarmac Rally Car	2002	JP	4WD	-	TURBO	320	1,280	3.750	3,850	-	-	-	-	Grand Canyon Rally (Normal) (Special)	159,374
	Mitsubishi	Eclipse GT	2005	JP	FF	V6	NA	267	1,575	5.869	4,585	Novo	25,000	-	-	-	-
	Mitsubishi	Eclipse GT	1995	JP	FF	L4	TURBO	225	1,330	5.865	4,265	-	-	Standard	7,486 - 10,209	-	-
	Mitsubishi	Eclipse Spyder GTS	2003	JP	FF	V6	NA	213	1,510	7.089	4,491	Novo	26,700	-	-	-	-
	Mitsubishi	FTO GP Version R	1997	JP	FF	V6	NA	209	1,190	5.750	4,365	-	-	Standard	7,559 - 14,079	-	-
	Mitsubishi	FTO GP Version R	1996	JP	FF	V6	NA	209	1,190	5.750	4,365	-	-	Standard	10,800 - 14,030	-	-
	Mitsubishi	FTO GPX	1994	JP	FF	V6	NA	209	1,170	5.598	4,325	-	-	Standard	8,084 - 13,439	-	-
	Mitsubishi	FTO GPX	1997	JP	FF	V6	NA	209	1,170	5.598	4,365	-	-	Standard	8,084 - 14,065	-	-
	Mitsubishi	FTO GPX	1999	JP	FF	V6	NA	209	1,170	5.598	4,365	-	-	Standard	11,065 - 15,194	-	-
	Mitsubishi	FTO GR	1994	JP	FF	V6	NA	170	1,150	6.765	4,325	-	-	Standard	8,084 - 8,415	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Mitsubishi	FTO GR	1997	JP	FF	V6	NA	180	1,150	6.389	4,365	-	-	Standard	6,604 - 12,265	-	-
Mitsubishi	FTO Super Touring Car	1997	JP	4WD	L4	TURBO	430	980	2.279	4,465	-	-	-	-	Tokyo R246 300 km (Endurance)	318,749
Mitsubishi	Galant 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	JP	4WD	L4	TURBO	220	1,340	6.091	4,560	-	-	Standard	9,733	-	-
Mitsubishi	Galant GTO MR	1970	JP	FR	L4	NA	125	980	7.840	4,125	Clássico	21,800	Raro	7,629	-	-
Mitsubishi	HSR-II Concept	1989	JP	4WD	V6	TURBO	350	1,200	3.429	4,800	Clássico	N/venda	-	-	Japanese 80's Festival (Japan)	N/ revenda
Mitsubishi	i Concept	2003	JP	MR	L3	NA	68	790	11.618	3,516	Novo	N/venda	-	-	Mitsubishi Motors: Mirage Cup (Carros Japoneses)	N/ revenda
Mitsubishi	Lancer 1600 GSR	1973	JP	FR	L4	NA	110	825	7.500	3,965	Clássico	14,200	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer 1600 GSR Rally Car	1974	JP	FR	L4	NA	160	825	5.156	3,965	Clássico	N/venda	-	-	Mitsubishi Motors: Evolution Meeting (Carros Japoneses)	31,874
Mitsubishi	Lancer Evolution GSR	1992	JP	4WD	L4	TURBO	250	1,240	4.960	4,310	-	-	Standard	9,582 - 13,690	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution II GSR	1994	JP	4WD	L4	TURBO	267	1,250	4.682	4,310	-	-	Standard	10,142 - 24,632	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution III GSR	1995	JP	4WD	L4	TURBO	269	1,260	4.684	4,310	-	-	Standard	10,387 - 25,227	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution IV GSR	1996	JP	4WD	L4	TURBO	280	1,350	4.821	4,330	-	-	Standard	10,492 - 14,990	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution IV Rally Car	1997	JP	4WD	L4	TURBO	284	1,230	4.331	4,330	Clássico	N/venda	-	-	Whistler Ice Race (Normal) (Special)	159,374
Mitsubishi	Lancer Evolution Super Rally Car	2003	JP	4WD	L4	TURBO	300	1,230	4.100	4,360	Novo	1,250,000	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution V GSR	1998	JP	4WD	L4	TURBO	311	1,360	4.373	4,350	-	-	Standard	16,240 - 21,111	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR	1999	JP	4WD	L4	TURBO	317	1,360	4.290	4,350	-	-	Standard	16,240 - 21,111	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR Tommi Makinen Edition	2000	JP	4WD	L4	TURBO	317	1,360	4.290	4,350	-	-	Raro	16,390 - 24,585	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VI Rally Car	1999	JP	4WD	L4	TURBO	302	1,230	4.073	4,350	Clássico	750,000	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS	1999	JP	4WD	L4	TURBO	317	1,260	3.975	4,350	-	-	Standard	12,990 - 22,082	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition	2000	JP	4WD	L4	TURBO	317	1,260	3.975	4,350	-	-	Raro	12,990 - 19,485	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VII GSR	2001	JP	4WD	L4	TURBO	319	1,400	4.389	4,455	-	-	Standard	19,486 - 25,482	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VII GT-A	2002	JP	4WD	L4	TURBO	317	1,480	4.669	4,455	-	-	Standard	21,449 - 24,750	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VII RS	2001	JP	4WD	L4	TURBO	319	1,320	4.138	4,455	-	-	Standard	16,366 - 18,885	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VIII GSR	2003	JP	4WD	L4	TURBO	280	1,410	5.036	4,490	Novo	32,980	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VIII MR GSR	2004	JP	4WD	L4	TURBO	280	1,400	5.000	4,490	Novo	33,980	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer Evolution VIII RS	2003	JP	4WD	L4	TURBO	280	1,320	4.714	4,490	Novo	31,600	-	-	-	-
Mitsubishi	Lancer EX 1800 GSR IC Turbo	1983	JP	FR	L4	TURBO	160	1,085	6.781	4,225	-	-	Raro	9,376	-	-
Mitsubishi	Legnum VR-4 Type V	1998	JP	4WD	V6	TURBO	273	1,550	5.678	4,740	-	-	Standard	14,250 - 18,524	-	-
Mitsubishi	Minica Dangan ZZ	1989	JP	FF	L3	TURBO	64	640	10.000	3,195	-	-	Standard	3,562 - 8,652	-	-
Mitsubishi	Mirage 1400GLX	1978	JP	FF	L4	NA	82	795	9.695	3,790	Clássico	9,220	-	-	-	-
Mitsubishi	Mirage Cyborg ZR	1997	JP	FF	L4	NA	175	1,060	6.057	3,890	-	-	Standard	6,677 - 12,401	-	-
Mitsubishi	Pajero Evolution Rally Raid Car	2003	JP	4WD	V6	NA	270	1,825	6.759	4,223	Novo	N/venda	-	-	Yosemite Rally II (Hard) (Special)	265,624
Mitsubishi	Pajero Rally Raid Car	1985	JP	4WD	-	TURBO	230	1,202	5.226	3,920	Clássico	N/venda	-	-	Tour of Tahiti (Hard) (Special)	265,624
Mitsubishi	Starion 4WD Rally Car	1984	JP	4WD	L4	TURBO	360	1,250	3.472	4,400	Clássico	N/venda	-	-	Grand Canyon Rally (Hard) (Special)	265,624
Nike	One	2022	US	4WD	-	NA	259	760	2.934	3,295	Novo	N/venda	-	-	Saleen: Saleen S7 Club (Carros Americanos), IB Licence (Bronze)	N/ revenda
Nissan	200SX	1996	JP	FR	L4	TURBO	206	1,220	5.922	4,520	-	-	Standard	8,742 - 21,232	-	-
Nissan	200SX (S14)	1996	JP	FR	L4	TURBO	220	1,250	5.682	4,520	-	-	Standard	9,082 - 12,975	-	-
Nissan	240 RS Rally Car	1985	JP	FR	L4	NA	240	970	4.042	4,330	Clássico	N/venda	-	-	Swiss Alps Rally (Hard) (Special)	31,874
Nissan	240ZG (HS30)	1971	JP	FR	L6	NA	150	1,010	6.733	4,305	Clássico	N/venda	-	-	Nissan: Club "Z" (Carros Japoneses)	11,687

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (Kg)	Relação Peso/Potência (Kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nas Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Corrida Tenta	Preço Mínimo de Revenda (Cr.)
Nissan	300ZX Boyd (Z32)	1995	JP	FR	V6	TURBO	283	1,580	5.583	4,520	-	-	Standard	21,999 - 26,578	-	-
Nissan	280ZX Zaxster (Z30)	1979	JP	RR	V6	TURBO	200	1,510	5.360	4,315	-	-	Standard	12,624	-	-
Nissan	280ZX Zaxster (Z30)	1978	JP	FR	V6	TURBO	282	1,520	5.371	4,305	-	-	Standard	19,050 - 23,814	-	-
Nissan	350Z (Z33)	2003	JP	FR	V6	NA	287	1,320	4.599	4,332	Nova	33,000	-	-	-	-
Nissan	350Z Gran Turismo 4 Limited Edition (Z33)	2005	JP	FR	V6	NA	305	1,440	4.680	4,370	Nova	36,000	-	-	-	-
Nissan	350Z Roadster (Z33)	2003	JP	RR	V6	NA	280	1,558	5.536	4,315	Nova	36,909	-	-	-	-
Nissan	Be-1	1987	JP	RR	L4	NA	52	670	12.859	3,635	-	-	Standard	4,525 - 15,390	-	-
Nissan	Bluebird 1600 Sotoki (510)	1968	JP	FR	L4	NA	82	990	10.189	4,120	Clássico	N/ venda	Raro	8,904	-	-
Nissan	Bluebird Hardtop 1600SSS (510)	1979	JP	RR	L4	NA	105	1,055	10.095	4,360	-	-	Standard	4,457	-	-
Nissan	Bluebird Rally Car (510)	1969	JP	FR	L4	NA	130	969	7.423	4,570	Clássico	N/ venda	-	-	Wheeler Ice Race (Hard) (Special)	37,874
Nissan	Cabriolet Skyline (J30C)	2000	JP	FR	L6	TURBO	460	1,180	2.391	4,690	Nova	1,350,000	-	-	-	-
Nissan	Cabriolet Skyline GT-R Race Car	1995	JP	4WD	L6	TURBO	558	1,260	2.291	4,545	Clássico	N/ venda	-	-	Tsukuba 1h Endurance (Endurance)	280,674
Nissan	Cube (X) (YY/CYY)	2002	JP	FF	L4	NA	96	1,570	16.918	3,735	Nova	14,420	-	-	-	-
Nissan	Cube X	1998	JP	FF	L4	NA	62	970	11.629	3,750	-	-	Standard	7,050 - 8,215	-	-
Nissan	C-Ideal Race Silvia (J07C)	2001	JP	FR	L4	TURBO	300	1,150	3.933	4,520	Nova	505,000	-	-	-	-
Nissan	Kan Cascay L.A.Version Type S	1988	JP	FF	L4	NA	114	1,070	8.386	4,230	-	-	Standard	6,169 - 12,556	-	-
Nissan	Fairlady 2000 (SR311)	1968	JP	FR	L4	NA	145	920	6.414	3,915	Clássico	N/ venda	Raro	19,240	-	-
Nissan	Fairlady Z 288 Z-L Zaxster (S130)	1978	JP	FR	L6	NA	145	1,225	8.448	4,470	Clássico	35,000	-	-	-	-
Nissan	Fairlady Z 300ZX (Z31)	1983	JP	RR	V6	TURBO	230	1,380	6.000	4,335	-	-	Standard	11,108	-	-
Nissan	Fairlady Z Concept LM Race Car	2002	JP	RR	V8	TURBO	617	1,120	1.815	4,445	-	-	-	-	Japan Championship (Japan)	318,749
Nissan	Fairlady Z Version ST (Z33)	2002	JP	FR	V6	NA	280	1,450	5.179	4,315	Nova	36,900	-	-	-	-
Nissan	Falken GT-R Race Car	2004	JP	4WD	L6	TURBO	550	1,350	2.720	4,600	Nova	560,000	-	-	-	-
Nissan	Gran Turismo Skyline GT-R	2001	JP	4WD	L6	TURBO	547	1,560	2.854	4,600	-	-	-	-	A Licence (Gold)	31,874
Nissan	Gran Turismo Skyline GT-R (Pace Car)	2001	JP	4WD	L6	TURBO	338	1,560	4.643	4,600	-	-	-	-	Real Circuit Tours (Extreme Events)	31,874
Nissan	GT-R Concept (Tokyo Show '01)	2001	JP	4WD	-	TURBO	450	1,500	3.429	4,475	Nova	N/ venda	-	-	M Licence (Silver)	N/ venda
Nissan	GT-R Concept LM Race Car	2002	JP	FR	V6	TURBO	626	1,150	1.757	4,772	-	-	-	-	Dream Car Championship (Extreme)	318,749
Nissan	Lactio Zexel GT-R (J07C)	2005	JP	FR	L6	TURBO	460	1,190	2.391	4,660	Nova	1,350,000	-	-	-	-
Nissan	March GP	1998	JP	FF	L4	NA	79	830	10.506	3,720	-	-	Standard	6,940 - 8,581	-	-
Nissan	Micra 12C	2002	JP	FF	L4	NA	90	900	10.000	3,715	Nova	70,950	-	-	-	-
Nissan	mm-R Cup Car	2001	JP	FF	-	M4	140	672	4.800	3,695	Nova	N/ venda	-	-	Nissan Micra Brothers (Carros Japoneses)	10,824
Nissan	Motul Fitness Z (J07C)	2004	JP	FR	V6	TURBO	465	1,080	2.323	4,625	Nova	1,350,000	-	-	M Japan GT Championship (Japão)	280,674
Nissan	Nismo 270R	1994	JP	RR	L4	TURBO	270	1,240	4.593	4,505	Nismo	N/ venda	-	-	M Licence (Bronze)	9,582
Nissan	Nismo 400R	1998	JP	4WD	L6	TURBO	400	1,550	3.875	4,675	Nismo	N/ venda	-	-	Japanese 90's Challenge (Japan)	25,499
Nissan	Nismo Fairlady Z S-tune Gran Turismo Aero (Z33)	2002	JP	FR	-	M4	275	1,320	4.748	4,270	Nismo	55,000	-	-	-	-
Nissan	Nismo Fairlady Z T-tune (Z33)	2003	JP	RR	-	NA	306	1,250	3.205	4,315	Nismo	750,505	-	-	-	-
Nissan	Nismo GT-R LM Road Going Version	1995	JP	FR	L6	TURBO	305	1,500	5.180	4,575	Nismo	N/ venda	-	-	Nissan: Race of the Red "R" Emblem (Carros Japoneses)	106,249
Nissan	Nismo Skyline GT-R R-tune (R34)	1999	JP	4WD	L6	TURBO	450	1,550	3.457	4,600	Nismo	125,000	-	-	-	-
Nissan	Nismo Skyline GT-R S-tune (R32)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	400	1,560	3.750	4,545	Nismo	98,000	-	-	-	-
Nissan	Opéra Shokan Z	2004	JP	RR	V6	TURBO	770	1,440	1.870	4,805	-	-	-	-	Tuning Car Grand Prix (Professional)	42,499
Nissan	Pao	1989	JP	FF	L4	NA	52	730	14.038	3,740	-	-	Standard	5,389 - 13,569	-	-
Nissan	Personal Nismo GT-R (J07C)	1999	JP	RR	L6	TURBO	500	1,260	2.480	4,660	Nova	1,350,000	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Nissan	Pennzoil Zexel GT-R (JGTC)	2001	JP	FR	L6	TURBO	460	1,100	2.391	4,600	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Nissan	Primera 2.0Te	1990	JP	FF	L4	NA	150	1,210	8.067	4,400	-	-	Standard	7,993	-	-
Nissan	Primera 20V	2001	JP	FF	L4	NA	204	1,320	6.471	4,565	Novo	23,900	-	-	-	-
Nissan	R390 GT1 Race Car	1998	JP	MR	V8	TURBO	650	1,000	1.538	4,720	Clássico	4,500,000	Raro	2,924,999	-	-
Nissan	R390 GT1 Road Car	1998	JP	MR	V8	TURBO	350	1,180	3.371	4,720	Clássico	1,000,000	-	-	-	-
Nissan	R89C Race Car	1989	JP	MR	V8	TURBO	800	900	1.125	4,800	Clássico	N/ venda	-	-	30: 1 Lap Magic (Mission)	743,749
Nissan	R92CP Race Car	1992	JP	MR	V8	TURBO	800	900	1.125	4,800	Clássico	N/ venda	Raro	1,224,999	Fuji 1000 km (Endurance)	743,749
Nissan	Sileighty	1998	JP	FR	L4	TURBO	205	1,170	5.707	4,470	-	-	Raro	11,440 - 14,871	Nissan: Silvia Sisters (Carros Japoneses)	4,861
Nissan	Silvia (CSP311)	1965	JP	FR	L4	NA	90	980	10.889	3,985	Clássico	N/ venda	Raro	15,749	-	-
Nissan	Silvia 240 RS (S100)	1983	JP	FR	L4	NA	240	970	4.042	4,300	Clássico	N/ venda	Raro	25,269	-	-
Nissan	Silvia K's (S13)	1988	JP	FR	L4	TURBO	175	1,140	6.514	4,470	-	-	Standard	6,600	-	-
Nissan	Silvia K's (S13)	1991	JP	FR	L4	TURBO	206	1,170	5.680	4,470	-	-	Standard	7,136 - 17,331	-	-
Nissan	Silvia K's Aero (S14)	1993	JP	FR	L4	TURBO	205	1,220	5.951	4,500	-	-	Standard	8,868 - 12,670	-	-
Nissan	Silvia Q's (S13)	1988	JP	FR	L4	NA	135	1,090	8.074	4,470	-	-	Standard	5,445 - 13,225	-	-
Nissan	Silvia Q's (S13)	1991	JP	FR	L4	NA	140	1,110	7.929	4,470	-	-	Standard	5,673 - 8,105	-	-
Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1993	JP	FR	L4	NA	157	1,160	7.389	4,500	-	-	Standard	7,416 - 18,011	-	-
Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1996	JP	FR	L4	NA	160	1,190	7.438	4,520	-	-	Standard	7,612 - 10,875	-	-
Nissan	Silvia Spec R Aero (S15)	1999	JP	FR	L4	TURBO	250	1,240	4.960	4,445	-	-	Standard	10,350 - 13,454	-	-
Nissan	Silvia Spec S Aero (S15)	1999	JP	FR	L4	NA	165	1,200	7.273	4,445	-	-	Standard	12,800 - 16,639	-	-
Nissan	Silvia Varietta (S15)	2000	JP	FR	L4	NA	165	1,330	8.061	4,445	-	-	Standard	13,990 - 20,985	-	-
Nissan	Skyline 1500 Deluxe (S50D-1)	1963	JP	FR	L4	NA	70	960	13.714	4,100	Clássico	N/ venda	Raro	12,879	-	-
Nissan	Skyline 2000 GT-B (S54A)	1967	JP	FR	L6	NA	125	1,095	8.760	4,235	Clássico	N/ venda	-	-	FR Challenge (Beginner)	5,057
Nissan	Skyline 2000 GT-R (KPGC110)	1973	JP	FR	L6	NA	160	1,145	7.156	4,460	Clássico	N/ venda	Raro	29,749	-	-
Nissan	Skyline Coupe 350GT	2003	JP	FR	V6	NA	280	1,530	5.464	4,640	Novo	33,900	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R32)	1989	JP	4WD	L6	TURBO	309	1,430	4.628	4,545	-	-	Standard	15,574	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R32)	1991	JP	4WD	L6	TURBO	309	1,480	4.790	4,545	-	-	Standard	15,784 - 22,550	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1995	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,530	4.722	4,675	-	-	Standard	16,747 - 23,925	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1996	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,530	4.722	4,675	-	-	Standard	16,887 - 24,125	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R33)	1997	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,530	4.722	4,675	-	-	Standard	17,097 - 41,522	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R34)	1999	JP	4WD	L6	TURBO	333	1,540	4.625	4,600	-	-	Standard	24,990 - 32,486	-	-
Nissan	Skyline GT-R (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,540	5.500	4,600	Novo	50,480	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10)	1970	JP	FR	L6	NA	160	1,100	6.875	4,330	Clássico	N/ venda	-	-	Japanese 70's Classics (Japan)	16,999
Nissan	Skyline GT-R M-spec (R34)	2001	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,560	5.571	4,600	Novo	59,500	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R M-spec Nür (R34)	2002	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,580	5.643	4,600	Novo	63,000	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R N1 (R32)	1991	JP	4WD	L6	TURBO	309	1,470	4.757	4,545	-	-	Standard	15,067 - 36,592	-	-
Nissan	Skyline GT-R N1 (R33)	1995	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,540	4.753	4,675	-	-	Standard	20,964 - 50,914	-	-
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999	JP	4WD	L6	TURBO	333	1,550	4.655	4,600	-	-	Raro	24,990 - 32,486	-	-
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple III (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,550	5.536	4,600	Novo	51,480	-	-	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R32)	1993	JP	4WD	L6	TURBO	309	1,500	4.854	4,545	-	-	Standard	18,409 - 44,709	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1995	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,540	4.753	4,675	-	-	Standard	18,514 - 44,964	-	-
Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1996	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,540	4.753	4,675	-	-	Standard	18,654 - 26,650	-	-

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nas lojas Used Car	Gama de Preços dos Usados (Cr.)	Corrida Trofeu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[N]	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1997	JP	4WD	L6	TURBO	325	1,540	4.738	4,675	-	-	Standard	18,864 - 25,034	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R34)	1999	JP	4WD	L6	TURBO	335	1,560	4.643	4,690	-	-	Standard	27,868 - 47,582	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R32)	1994	JP	4WD	L6	TURBO	311	1,500	4.823	4,545	-	-	Standard	18,514 - 44,964	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,560	5.571	4,600	Novo	57,465	-	-	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec II M1 (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,500	5.526	4,600	Novo	60,900	-	-	-	-
	Nissan	Skyline ST-R V-spec II Nür (R34)	2002	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,500	5.577	4,600	Novo	61,900	-	-	-	-
	Nissan	Skyline ST-R V-spec LM Limited (R33)	1998	JP	4WD	L6	TURBO	324	1,540	4.753	4,675	-	-	Rare	30,864 - 36,960	-	-
	Nissan	Skyline ST-R V-spec NT (R32)	1993	JP	4WD	L6	TURBO	280	1,470	4.757	4,545	-	-	Standard	17,814 - 43,284	-	-
	Nissan	Skyline GT-R V-spec NT (R34)	2000	JP	4WD	L6	TURBO	333	1,550	4.655	4,600	-	-	Standard	28,260 - 28,988	-	-
	Nissan	Skyline GTS25 Type S (R32)	1991	JP	FR	L6	NA	190	1,220	6.947	4,530	-	-	Standard	8,595 - 12,215	-	-
	Nissan	Skyline GTS-R (R31)	1987	JP	FR	L6	TURBO	210	1,340	6.381	4,660	-	-	Rare	11,828	-	-
	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1989	JP	FR	L6	TURBO	215	1,260	5.860	4,550	-	-	Standard	6,347	-	-
	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1991	JP	FR	L6	TURBO	215	1,260	5.860	4,530	-	-	Standard	9,313 - 12,305	-	-
	Nissan	Skyline NT 2000 RS-X Turbo C (R35)	1994	JP	FR	L4	TURBO	209	1,260	6.028	4,625	-	-	Standard	9,712 - 22,557	-	-
	Nissan	Skyline NT 2000 Turbo RS (R30)	1983	JP	FR	L4	TURBO	190	1,175	5.805	4,505	-	-	Standard	6,872 - 21,432	-	-
	Nissan	Skyline Sedan 280 GT	2001	JP	FR	V6	NA	280	1,400	5.750	4,675	Novo	32,500	-	-	-	-
	Nissan	Skyline Sedan 250 GT-6	2002	JP	FR	V6	NA	272	1,550	5.809	4,675	Novo	39,800	-	-	-	-
	Nissan	Skyline Sport Coupe (BCNR-33)	1982	JP	FR	L4	NA	94	1,350	14.362	4,656	Clássico	250,000	-	-	-	-
	Nissan	Stagea 25T VS Four S	1998	JP	4WD	L6	TURBO	282	1,650	5.851	4,800	-	-	Standard	15,360 - 21,199	-	-
	Nissan	Stagea 260RS Autech Version	1998	JP	4WD	L6	TURBO	285	1,720	6.035	4,850	-	-	Standard	23,508 - 29,248	-	-
	Nissan	Xanavi Mocha GT-R (J32C)	2001	JP	FR	L6	TURBO	480	1,190	2.281	4,690	Nova	1,350,000	-	-	-	-
	Nissan	Xanavi Mocha GT-R (J32C)	2003	JP	FR	V6	TURBO	485	1,080	2.227	4,690	Nova	1,350,000	-	-	-	-
[O]	Opel	Astra Touring Car	2000	DE	FR	V6	NA	460	1,000	2.174	4,290	Nova	550,000	-	-	-	-
	Opel	Calibra Touring Car	1994	DE	4WD	V6	NA	420	1,040	2.476	4,673	Clássico	N/ venda	-	-	Opel: Speedster Trophy (Carros Alemães)	271,874
	Opel	Corsa Comfort 1.4	2001	DE	FF	L4	NA	90	898	11.089	3,817	Novo	17,369	-	-	-	-
	Opel	Speedster	2000	DE	MR	L4	NA	147	858	5.782	3,790	Novo	44,808	-	-	-	-
	Opel	Speedster Turbo	2000	DE	MR	L4	TURBO	200	1,005	5.025	3,766	Novo	49,558	-	-	-	-
	Opel	Tigra 1.8i	1999	DE	FF	L4	NA	106	1,032	9.736	3,802	-	-	Standard	14,570 - 18,940	-	-
	Opel	Vectra 3.2 V6	2002	DE	FF	V6	NA	211	1,510	7.158	4,618	Novo	36,570	-	-	-	-
	Opera Performance	350Z	2004	JP	FR	V6	NA	250	1,340	5.359	4,374	Nova	70,000	-	-	-	-
	Opera Performance	S2000	2004	JP	MR	L4	NA	274	1,250	4.562	4,135	Nova	150,000	-	-	Polyphony Digital Cup (Extreme)	37,574
[P]	Pagani	Zonda C12	2000	IT	MR	V12	NA	394	1,250	3.172	4,345	Nova	385,720	-	-	-	-
	Pagani	Zonda C12S	2000	IT	MR	V12	NA	550	1,250	2.455	4,335	Nova	493,040	-	-	-	-
	Pagani	Zonda C12S 7.3	2002	IT	MR	V12	NA	555	1,250	2.252	4,335	Nova	637,680	-	-	-	-
	Pagani	Zonda LM Race Car	2001	IT	MR	-	NA	661	1,150	1.740	4,285	-	-	-	-	21: Slipstream Rafale (Mission)	318,749
	Panoz	Esperante GTR-1 Race Car	1998	US	FR	-	NA	752	1,150	1.529	4,459	Nova	4,500,000	-	-	-	-
	Panoz	Courage C65 Race Car	2003	FR	MR	V8	TURBO	527	960	1.798	4,640	Nova	4,500,000	-	-	-	-
	Panoz	FlightSafety C50 Race Car	2004	FR	MR	V10	NA	605	800	1.500	4,640	Nova	4,500,000	-	-	-	-
	Peugeot	106 Rallye	2003	FR	FF	L4	NA	103	895	8.641	3,690	Novo	13,838	-	-	-	-
	Peugeot	106 S16	2003	FR	FF	L4	NA	118	980	8.136	3,690	Novo	18,815	-	-	-	-
	Peugeot	205 Turbo 16	1985	FR	4WD	L4	TURBO	202	1,145	5.668	3,820	Clássico	N/ venda	Rara	37,439	-	-
	Peugeot	205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car	1986	FR	4WD	L4	TURBO	450	818	1.818	3,820	Clássico	N/ venda	-	-	Groupe B Rally (Hard) (Special)	265,024
	Peugeot	205 Turbo 16 Rally Car	1985	FR	4WD	L4	TURBO	350	940	2.686	3,820	Clássica	N/ venda	-	-	Peugeot: 205 Cup (Franceses)	265,024

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

	Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nas lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[P]	Peugeot	206 CC	2001	FR	FF	L4	NA	136	1,190	8.750	3,810	Novo	26,520	-	-	-	-
	Peugeot	206 Rally Car	1999	FR	4WD	L4	TURBO	304	1,230	4.046	4,005	Novo	750,000	-	-	-	-
	Peugeot	206 RC	2003	FR	FF	L4	NA	177	1,110	6.271	3,835	Novo	29,090	-	-	-	-
	Peugeot	206 S16	1999	FR	FF	L4	NA	140	1,080	7.714	3,835	-	-	Standard	11,535 - 14,995	-	-
	Peugeot	307 XSi	2004	FR	FF	L4	NA	137	1,260	9.197	4,210	Novo	27,940	-	-	-	-
	Peugeot	406 3.0 V6 Coupe	1998	FR	FF	V6	NA	207	1,560	7.536	4,620	-	-	Standard	22,500 - 29,249	-	-
	Peugeot	905 Race Car	1992	FR	MR	V10	NA	520	750	1.442	4,640	Clássico	3,500,000	-	-	-	-
	Plymouth	Cuda 440 Six Pack	1971	US	FR	V8	NA	390	1,576	4.041	4,740	Clássico	58,360	-	-	-	-
	Plymouth	Super Bird	1970	US	FR	V8	NA	431	1,755	4.072	5,588	Clássico	N/ venda	-	-	Old Muscle Car Competition (America)	9,018
	Polyphony Digital	Formula Gran Turismo	2004	JP	MR	-	NA	904	550	0.608	4,515	-	-	-	-	Nürburgring 24h Endurance (Endurance), Conclusão Jogo: 100%	1,593,749
	Pontiac	GTO 5.7 Coupe	2004	US	FR	V8	NA	355	1,690	4.761	4,821	Novo	34,490	-	-	-	-
	Pontiac	Solstice Coupe Concept	2002	US	FR	L4	Super-Charger	243	1,318	5.424	3,904	Novo	N/ venda	-	-	S Licence (Silver)	N/ revenda
	Pontiac	Sunfire GXP Concept	2002	US	FF	L4	Super-Charger	183	1,257	6.869	4,623	Novo	N/ venda	-	-	A Licence (Bronze)	N/ revenda
	Pontiac	Tempest Le Mans GTO	1964	US	FR	V8	NA	330	1,420	4.303	5,156	Clássico	52,600	-	-	-	-
	Pontiac	Vibe GT	2003	US	FF	L4	NA	183	1,273	6.956	4,365	Novo	21,120	-	-	-	-
	Proto Motors	Spirra 4.6 V8	2004	KR	MR	V8	NA	324	1,205	3.719	4,318	Novo	80,000	-	-	-	-
[R]	RE Amemiya	Asparadrink RX-7 (JGTC)	2004	JP	FR	Rotor3	NA	310	1,100	3.548	4,285	Novo	500,000	-	-	-	-
	Renault	5 Maxi Turbo Rally Car	1985	FR	MR	L4	TURBO	355	905	2.549	3,600	Clássico	N/ venda	-	-	George V Rally (Normal) (Special)	265,624
	Renault	5 Turbo	1980	FR	MR	L4	TURBO	162	970	5.988	3,665	Clássico	N/ venda	Raro	26,074	Tour of Tahiti (Easy) (Special)	15,831
	Renault	Avantime	2002	FR	FF	V6	NA	210	1,741	8.290	4,642	Novo	52,570	-	-	Renault: Megane Cup (Franceses)	11,171
	Renault	Clio Renault Sport 2.0 16V	2002	FR	FF	L4	NA	172	1,035	6.017	3,812	Novo	29,700	-	-	-	-
	Renault	Clio Renault Sport V6 24V	2000	FR	MR	V6	NA	253	1,335	5.277	3,805	-	-	Raro	25,260 - 37,890	-	-
	Renault	Clio Renault Sport V6 Phase 2	2003	FR	MR	V6	NA	255	1,400	5.490	3,841	Novo	53,720	-	-	-	-
	Renault	Clio Sport Trophy V6 24V Race Car	2000	FR	MR	V6	NA	298	1,150	3.859	3,805	Novo	N/ venda	-	-	Renault: Clio Trophy (Carros Franceses)	95,624
	Renault	Megane 2.0 16V	2003	FR	FF	L4	NA	133	1,230	9.248	4,209	Novo	26,390	-	-	-	-
	Renault	Megane 2.0 IDE Coupe	2000	FR	FF	L4	NA	146	1,135	7.774	3,987	-	-	Standard	13,300 - 19,950	-	-
	Ruf	3400S	2000	DE	MR	Boxer6	NA	310	1,300	4.194	4,315	Novo	77,730	-	-	-	-
	Ruf	BTR	1986	DE	RR	Boxer6	TURBO	374	1,180	3.155	4,151	Clássico	112,480	-	-	-	-
	Ruf	CTR "Yellow Bird"	1987	DE	RR	Boxer6	TURBO	469	1,150	2.452	4,151	Clássico	N/ venda	-	-	Boxer Spirit (Professional)	50,283
	Ruf	CTR2	1996	DE	4WD	Boxer6	TURBO	520	1,380	2.654	4,290	Clássico	297,110	-	-	-	-
	Ruf	RGT	2000	DE	RR	Boxer6	NA	385	1,330	3.455	4,430	Novo	143,250	-	-	-	-
[S]	Saleen	S7	2002	US	MR	V8	NA	558	1,250	2.240	4,774	Novo	419,130	-	-	-	-
	Seat	Ibiza Cupra	2004	ES	FF	L4	TURBO	183	1,177	6.432	3,953	Novo	24,980	-	-	-	-
	Shelby	Cobra 427	1967	US	FR	V8	NA	492	1,068	2.171	3,962	Clássico	530,550	-	-	-	-
	Shelby	Mustang G.T. 350R	1965	US	FR	V8	NA	310	1,268	4.090	4,613	Clássico	N/ venda	-	-	Shelby: Shelby Cobra Cup (Carros Americanos)	22,548
	Shelby	Series 1 Super Charged	2003	US	FR	V8	NA	324	1,202	3.710	4,292	Novo	184,630	-	-	-	-
	Spoon	Civic Type R (EK)	2000	JP	FF	L4	NA	218	820	3.761	4,185	Novo	75,000	-	-	-	-
	Spoon	Fit Race Car	2003	JP	FF	L4	NA	126	990	7.857	3,830	Novo	50,000	-	-	-	-
	Spoon	Integra Type R (DC2)	1999	JP	FF	L4	NA	220	1,080	4.909	4,380	Novo	75,000	-	-	-	-
	Spoon	S2000	2000	JP	FR	L4	NA	275	1,100	4.000	4,135	Novo	85,000	-	-	-	-
	Spoon	S2000 Race Car	2000	JP	FR	L4	NA	315	1,050	3.333	4,135	Novo	200,000	-	-	-	-
	Spyker	C8 Laviolette	2002	NL	FR	V8	NA	456	1,070	2.346	4,185	Novo	254,660	-	-	-	-
	Subaru	360	1958	JP	RR	L2	NA	16	385	24.063	2,990	Clássico	36,000	-	-	Subaru: Subaru 360 Race (Carros Japoneses)	7,649
	Subaru	Cusco Advan Impreza (JGTC)	2003	JP	FR	Boxer4	TURBO	300	1,100	3.667	4,405	Novo	500,000	-	-	-	-
	Subaru	Impreza Coupe WRX typeR STi Version VI (GC)	1999	JP	4WD	Boxer4	TURBO	289	1,260	4.360	4,350	-	-	Standard	15,045 - 19,558	-	-
	Subaru	Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC)	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	295	1,270	4.305	4,365	-	-	Raro	25,000 - 32,499	-	-
	Subaru	Impreza Rally Car	1999	JP	4WD	Boxer4	TURBO	304	1,230	4.046	4,340	Novo	N/ venda	-	-	Yosemite Rally I (Normal) (Special)	159,374

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponível/Usado nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequências nos Usados Car	Gama de Preços dos Usados (Cr.)	Carros Brother	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
[S] Subaru	Impreza Rally Car	2001	JP	4WD	-	TURBO	280	1,230	4.339	4,405	Novo	N/ venda	-	-	Gracenote Rally (Mermoz) (Special)	159,374
Subaru	Impreza Rally Car	2003	JP	4WD	-	TURBO	280	1,230	4.350	4,405	Novo	750,000	-	-	-	-
Subaru	Impreza Rally Car Prototype	2001	JP	4WD	-	TURBO	265	1,230	4.633	4,405	Novo	N/ venda	-	-	Gaci Rally (Mermoz) (Special)	159,374
Subaru	Impreza Sedan WRX STI (GC)	1994	JP	4WD	Boxer4	TURBO	270	1,230	4.556	4,340	-	-	Standard	8,722 - 13,080	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI (GD, Type-R)	2002	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,440	5.143	4,415	Novo	28,950	-	-	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Spec C (GD, Type-R)	2004	JP	4WD	Boxer4	TURBO	265	1,370	4.883	4,415	Novo	23,800	-	-	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version (GD, Type-R)	2000	JP	4WD	Boxer4	TURBO	310	1,420	4.613	4,405	-	-	Standard	13,308 - 23,965	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version II (GC)	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	271	1,240	4.576	4,340	-	-	Standard	9,617 - 13,749	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version III (GC)	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,260	4.464	4,340	-	-	Standard	10,037 - 14,476	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version IV (GC)	1997	JP	4WD	Boxer4	TURBO	282	1,250	4.417	4,340	-	-	Standard	10,146 - 15,843	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version V (GC)	1999	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,270	4.488	4,350	-	-	Standard	14,535 - 18,972	-	-
Subaru	Impreza Sedan WRX STI Version VI	1999	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,270	4.379	4,350	-	-	Standard	14,586 - 24,871	-	-
Subaru	Impreza Sports Wagon STI (GG, Type-R)	2000	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,430	4.613	4,405	-	-	Standard	14,080 - 22,465	-	-
Subaru	Impreza Sports Wagon WRX STI Version VI (GF)	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	287	1,270	4.584	4,350	-	-	Standard	14,586 - 24,871	-	-
Subaru	Impreza Super Touring Car	2001	JP	4WD	Boxer4	TURBO	421	1,030	2.447	4,535	-	-	-	-	Subaru: Stars of Paradise (Carros Japoneses)	95,624
Subaru	Impreza WRX STI Positive Style (GD, Type-U)	2001	JP	4WD	L4	TURBO	310	1,430	4.613	4,405	-	-	Raro	28,442 - 23,587	-	-
Subaru	Legacy B4 2.0 GT	2003	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,510	5.036	4,635	Novo	27,300	-	-	-	-
Subaru	Legacy B4 2.0 GT Spec B	2003	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,430	5.107	4,635	Novo	28,800	-	-	-	-
Subaru	Legacy B4 3.0 R	2003	JP	4WD	Boxer6	NA	250	1,460	5.840	4,635	Novo	28,500	-	-	-	-
Subaru	Legacy B4 Blitzen	2000	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,460	5.178	4,635	-	-	Standard	15,606 - 25,409	-	-
Subaru	Legacy B4 RSK	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,440	5.143	4,605	-	-	Standard	12,948 - 16,921	-	-
Subaru	Legacy Touring Wagon 2.0 GT	2003	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,430	5.107	4,689	Novo	26,800	-	-	-	-
Subaru	Legacy Touring Wagon 2.0 GT Spec B	2003	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,450	5.179	4,689	Novo	30,300	-	-	-	-
Subaru	Legacy Touring Wagon 3.0 R	2003	JP	4WD	Boxer6	NA	250	1,480	5.920	4,689	Novo	30,000	-	-	-	-
Subaru	Legacy Touring Wagon GT-B	1998	JP	4WD	Boxer4	TURBO	280	1,430	5.107	4,650	-	-	Standard	10,285 - 14,665	-	-
Suzuki	Alto Lapin Turbo	2002	JP	4WD	L3	TURBO	80	840	14.000	3,295	Novo	12,450	-	-	-	-
Suzuki	Alto Works RS-Z	1997	JP	4WD	L3	TURBO	64	710	11.094	3,295	-	-	Standard	4,283 - 7,829	-	-
Suzuki	Alto Works Suzuki Sport Limited	1997	JP	4WD	L3	TURBO	64	710	11.094	3,295	-	-	Standard	3,902 - 7,247	-	-
Suzuki	Cappuccino (EA11R)	1991	JP	FR	L3	TURBO	63	700	11.111	3,295	-	-	Standard	5,702 - 12,302	-	-
Suzuki	Cappuccino (EA21R)	1995	JP	FR	L3	TURBO	64	695	10.781	3,295	-	-	Standard	5,102 - 7,298	-	-
Suzuki	Cervo(H-92	2002	JP	FF	L4	NA	105	1,005	5.583	3,695	Novo	N/ venda	-	-	Suzuki: Suzuki N-Car Cup (Carros Japoneses)	N/ venda
Suzuki	Escudo Dirt Trial Car	1996	JP	4WD	V6	TURBO	805	805	8.804	5,090	Clássico	N/ venda	-	-	Yosemite Rally / (Rare) (Special)	265,624
Suzuki	GSX-R/4	2001	JP	MR	-	NA	175	645	3.657	3,553	Novo	N/ venda	-	-	Suzuki: Suzuki Concepts (Carros Japoneses)	N/ venda
Suzuki	Kei Works	2002	JP	4WD	L3	TURBO	64	629	12.813	3,395	Novo	14,149	-	-	-	-
Suzuki	MR Wagon Sport	2004	JP	FF	L3	TURBO	64	650	13.438	3,395	Novo	12,908	-	-	-	-
Suzuki	Wagon R RR	1998	JP	4WD	L3	TURBO	64	620	12.813	3,395	-	-	Standard	6,410 - 8,332	-	-
[T] Tommy Kaira	ZZII	2000	JP	4WD	-	TURBO	330	1,000	1.818	4,308	Novo	980,000	-	-	-	-
Tommy Kaira	ZZ-S	2000	JP	MR	L4	NA	155	690	2.539	3,630	Novo	59,850	-	-	-	-
Tom's	A540 Chaser	2000	JP	FR	L6	TURBO	320	1,430	4.656	4,715	Novo	50,000	-	-	-	-
Toyota	2000GT	1967	JP	FR	L6	NA	150	1,120	7.467	4,175	Clássico	180,000	-	-	-	-
Toyota	7 Race Car	1970	JP	MR	V8	TURBO	800	620	0.775	2,750	Clássico	N/ venda	-	-	SS: 1 Lap Magic (Mikotac)	244,374

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

[T]

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nas Lojas Used Car	Gama de Preço dos Usados (Cr.)	Carros Troféu	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Toyota	Altezza Touring Car	2001	JP	FR	L4	NA	306	1,000	3.268	4,500	-	-	-	-	Toyota: Altezza Race (Japoneses)	95,624
Toyota	AU Cerumo Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	TURBO	470	1,100	2.340	4,520	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Toyota	bB 1.5Z X Version	2000	JP	FF	L4	NA	109	1,050	9.633	3,845	Novo	15,780	-	-	-	-
Toyota	Caldina GT-Four	2002	JP	4WD	L4	TURBO	260	1,480	5.692	4,510	Novo	27,100	-	-	-	-
Toyota	Carina ED 2.0 X 4WS	1989	JP	FF	L4	NA	125	1,200	9.600	4,485	-	-	Standard	6,072 - 14,747	-	-
Toyota	Castrol Tom's Supra (JGTC)	2000	JP	FR	L4	TURBO	470	1,100	2.340	4,520	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Toyota	Castrol Tom's Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	TURBO	470	1,100	2.340	4,520	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Toyota	Celica 1600GT (TA22)	1970	JP	FR	L4	NA	115	940	8.174	4,165	Clássico	N/ venda	Raro	8,364	-	-
Toyota	Celica 2000GT-Four (ST165)	1986	JP	4WD	L4	TURBO	185	1,350	7.297	4,365	-	-	Standard	10,415 - 25,295	-	-
Toyota	Celica 2000GT-R (ST162)	1986	JP	FF	L4	NA	160	1,130	7.063	4,365	-	-	Standard	7,269	-	-
Toyota	Celica GT-Four (ST205)	1998	JP	4WD	L4	TURBO	255	1,390	5.451	4,420	-	-	Standard	16,510 - 21,462	-	-
Toyota	Celica GT-Four Rally Car (ST185)	1995	JP	4WD	L4	TURBO	299	1,200	4.013	4,410	Clássico	N/ venda	-	-	Yosemite Rally II (Normal) (Special)	159,374
Toyota	Celica GT-Four Rally Car (ST205)	1995	JP	4WD	L4	TURBO	300	1,200	4.000	4,424	Clássico	N/ venda	-	-	Swiss Alps Rally (Normal) (Special)	159,374
Toyota	Celica GT-Four RC (ST185)	1991	JP	4WD	L4	TURBO	235	1,460	6.213	4,410	-	-	Standard	11,098 - 15,855	-	-
Toyota	Celica GT-R (ST183, 4WS)	1991	JP	FF	L4	NA	165	1,310	7.939	4,420	-	-	Standard	7,734 - 11,050	-	-
Toyota	Celica SS-II (ST202)	1997	JP	FF	L4	NA	200	1,200	6.000	4,435	-	-	Standard	7,475 - 13,883	-	-
Toyota	Celica SS-II (ZZT231)	1999	JP	FF	L4	NA	190	1,140	6.000	4,335	-	-	Standard	10,905 - 14,176	-	-
Toyota	Celica XX 2800GT	1981	JP	FR	L6	NA	170	1,235	7.265	4,660	-	-	Standard	8,130 - 19,745	-	-
Toyota	Corolla Levin BZ-R	1998	JP	FF	L4	NA	177	1,080	6.102	4,305	-	-	Standard	9,450 - 12,284	-	-
Toyota	Corolla Levin GT-APEX	1983	JP	FR	L4	NA	130	940	7.231	4,180	-	-	Standard	5,375	-	-
Toyota	Corolla Rally Car	1998	JP	4WD	L4	TURBO	303	1,230	4.059	4,100	Clássico	750,000	-	-	-	-
Toyota	Corolla Runx Z Aero Tourer	2002	JP	FF	L4	NA	190	1,160	6.105	4,175	Novo	20,080	-	-	-	-
Toyota	Denso Sard Supra GT (JGTC)	2000	JP	FR	L4	TURBO	470	1,100	2.340	4,520	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Toyota	Esso Ultraflo Supra (JGTC)	2001	JP	FR	L4	TURBO	470	1,100	2.340	4,520	Novo	1,350,000	-	-	-	-
Toyota	GT-One Race Car (TS020)	1999	JP	MR	V8	TURBO	608	900	1.480	4,840	Clássico	4,500,000	Raro	2,924,999	-	-
Toyota	ist 1.5S	2002	JP	FF	L4	NA	109	1,020	9.358	3,855	Novo	16,000	-	-	-	-
Toyota	Minolta 88C-V Race Car	1989	JP	MR	V8	TURBO	800	850	1.063	4,715	Clássico	N/ venda	-	-	El Capitan 200 miles (Endurance)	743,749
Toyota	Motor Triathlon Race Car	2004	JP	4WD	-	NA	266	1,200	4.511	4,059	Novo	N/ venda	-	-	4WD Challenge (Beginner)	N/ revenda
Toyota	MR2 1600 G	1986	JP	MR	L4	NA	130	1,120	8.615	3,925	-	-	Standard	5,918 - 14,373	-	-
Toyota	MR2 1600 G-Limited Super Charger	1986	JP	MR	L4	Super-Charger	142	1,070	7.535	3,950	-	-	Standard	7,349 - 17,849	-	-
Toyota	MR2 G-Limited	1997	JP	MR	L4	NA	202	1,220	6.040	4,170	-	-	Standard	8,259 - 20,059	-	-
Toyota	MR2 GT-S	1997	JP	MR	L4	TURBO	248	1,270	5.121	4,170	-	-	Standard	9,495 - 17,634	-	-
Toyota	MR2 S Edition (J)	1999	JP	MR	L4	NA	140	970	6.929	3,885	-	-	Standard	9,900 - 12,869	-	-
Toyota	MR2 V Edition (J)	2002	JP	MR	L4	NA	140	980	7.000	3,895	Novo	21,800	-	-	-	-
Toyota	Prius G (J)	2002	JP	FF	L4	NA	76	1,220	16.053	4,310	-	-	Standard	14,819 - 19,379	-	-
Toyota	Prius G Touring Selection (J)	2003	JP	FF	L4	NA	77	1,290	16.753	4,445	Novo	25,700	-	-	-	-
Toyota	RSC	2001	JP	4WD	-	NA	280	1,350	4.821	4,115	Novo	N/ venda	-	-	Whistler Ice Race (Easy) (Special)	N/ revenda
Toyota	RSC Rally Raid Car	2002	JP	4WD	L4	TURBO	423	1,000	2.364	4,115	-	-	-	-	Capri Rally (Easy) (Special)	265,624
Toyota	Sera	1992	JP	FF	L4	NA	110	910	8.273	3,860	-	-	Standard	6,583 - 9,405	-	-
Toyota	Sports 800	1965	JP	FR	Boxer2	NA	45	580	12.889	3,610	Clássico	32,000	-	-	-	-
Toyota	Sprinter Trueno BZ-R	1998	JP	FF	L4	NA	177	1,080	6.102	4,305	-	-	Standard	9,450 - 12,284	-	-
Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX	1983	JP	FR	L4	NA	129	940	7.287	4,205	-	-	Standard	5,375 - 13,055	-	-
Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version	2000	JP	FR	-	NA	210	825	3.929	4,205	-	-	Raro	26,250 - 39,375	-	-
Toyota	Starlet Glanza V	1997	JP	FF	L4	TURBO	135	920	6.815	3,790	-	-	Standard	5,004 - 9,294	-	-
Toyota	SuperAutobacs APEX MR-S (JGTC)	2000	JP	MR	L4	TURBO	300	1,125	3.750	3,885	Novo	500,000	-	-	-	-

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

[T]

Fabricante	Nome	Ano	País	Transmissão	Motor	Aspiração	Potência (BHP)	Peso (kg)	Relação Peso/Potência (kg/BHP)	Comprimento (mm)	Disponibilidade nos Showrooms	Preço (Cr.)	Frequência nos Lojas Used Car	Gama de Preços dos Usados (Cr.)	Carros Treino	Preço Máximo de Revenda (Cr.)
Toyota	Supra 3.0GT Twin Turbo R	1998	JP	FR	L6	TURBO	276	1,520	5.450	4,670	-	-	Standard	11,455 - 27,888	-	-
Toyota	Supra 3.0GT Turbo A	1988	JP	FR	L6	TURBO	240	1,570	6.542	4,620	-	-	Raro	14,178	-	-
Toyota	Supra RZ	1997	JP	FR	L6	TURBO	321	1,510	4.582	4,520	-	-	Standard	15,384 - 27,314	-	-
Toyota	Supra SZ-R	1997	JP	FR	L6	NA	225	1,490	6.444	4,520	-	-	Standard	11,888 - 28,899	-	-
Toyota	Tacoma X-Runner	2004	JP	FR	V6	NA	249	1,687	6.775	5,285	Novo	24,520	-	-	-	-
Toyota	TRD Celica Sports M (ZZT220)	2006	JP	FF	L4	NA	208	1,140	5.760	4,235	TRD	25,560	-	-	-	-
Toyota	Vitz S	2002	JP	FF	L4	NA	122	1,255	9.470	4,385	Novo	17,880	-	-	-	-
Toyota	WedoSport Celica (ASTC)	2002	JP	FR	L4	TURBO	308	1,350	3.520	4,340	Novo	508,000	-	-	-	-
Toyota	WRC M5	2001	JP	FF	L4	NA	198	1,195	6.263	4,285	Novo	28,520	-	-	-	-
Toyota	WedoOtec Team Supra (ASTC)	2003	JP	FR	V8	NA	508	1,705	2.255	4,520	Novo	1,358,000	-	-	-	-
Toyota	Yaris F	1999	JP	FF	L4	NA	76	825	11.714	3,610	-	-	Standard	4,806 - 6,309	-	-
Toyota	Yaris RS 1.5 (J)	2000	JP	FF	L4	NA	110	940	8.545	3,530	Novo	14,530	-	-	-	
Toyota	Yaris RS Turbo (J)	2002	JP	FF	L4	TURBO	150	980	6.533	3,560	Novo	19,805	-	-	Toyota Vitz Race (Carros Japoneses)	4,011
Toyota	Yaris U Euro Sport Edition	2000	JP	FF	L4	NA	58	850	8.858	3,610	-	-	Standard	6,440 - 9,850	-	-
Toyota	Celica SS-II (ZZT231)	2000	JP	FF	L4	Super-Charger	192	1,140	4.828	4,325	Novo	330,000	-	-	-	-
Triumph	Spitfire 1500	1974	GB	FR	L4	I4	72	809	11.236	3,785	Clássico	17,206	-	-	Triumph Spitfire Cup (Carros Britânicos)	3,654
TVR	Cerbera Speed Six	1997	GB	FR	L6	I4	282	1,130	3.582	4,388	-	-	Rara	37,857 - 51,921	-	-
TVR	Cerbera Speed Twelve	2000	GB	FR	V12	I4	611	1,020	1.259	4,629	Novo	250,970	-	-	TVR Blackpool Nasaro (Carros Britânicos)	55,243
TVR	Griffith 500	1994	GB	FR	V8	I4	345	1,080	3.072	3,930	-	-	Rara	20,555 - 29,265	-	-
TVR	T350C	2003	GB	FR	L6	I4	355	1,157	3.344	3,975	Novo	74,830	-	-	-	-
TVR	Tamora	2003	GB	FR	L6	I4	350	1,080	3.029	3,975	Novo	70,940	-	-	-	-
TVR	Tuscan Speed Six	2005	GB	FR	L6	I4	365	1,180	3.014	4,235	Novo	94,050	-	-	-	-
TVR	V8S	1991	GB	FR	V8	I4	240	1,090	4.021	4,013	-	-	Raro	25,789 - 28,750	-	-
Vauxhall	Astra Touring Car	2000	GB	FR	V8	I4	460	1,080	2.174	4,280	Novo	560,000	-	-	-	-
Vauxhall	Calibra Touring Car	1994	GB	4WD	V6	I4	466	1,080	2.305	4,673	Novo	1,750,000	-	-	-	-
Vauxhall	Corsa Comfort 1.4	2001	GB	FF	L4	I4	90	1,085	11.722	3,617	Novo	17,980	-	-	-	-
Vauxhall	Tigra 1.6i	1994	DE	FF	L4	I4	106	1,032	3.735	3,922	Novo	28,140	Standard	14,503 - 24,768	-	-
Vauxhall	Vectra 3.2 V6	2003	GB	FF	V6	I4	211	1,510	7.156	4,610	Novo	38,590	-	-	-	-
Vauxhall	VX 220	2000	GB	MR	L4	I4	147	850	5.782	3,780	Novo	44,080	-	-	-	-
Vauxhall	VX 220 Turbo	2000	GB	MR	L4	TURBO	308	1,005	5.035	3,786	Novo	48,580	-	-	-	-
Volkswagen	Beetle 1100 Standard (Type-1)	1949	DE	RR	Boxer4	NA	25	720	28.800	4,070	Clássico	N/ venda	-	-	Volkswagen: Beetle Cup (Carros Alemães)	5,409
Volkswagen	Bora V6 4Motion	2001	DE	4WD	V6	NA	204	1,540	7.549	4,375	Novo	28,310	-	-	-	-
Volkswagen	Golf I GTI	1976	DE	FF	L4	NA	110	825	7.455	3,765	Clássico	N/ venda	-	-	Volkswagen: GTI Cup (Carros Alemães)	3,167
Volkswagen	Golf IV GTI	2001	DE	FF	L4	TURBO	150	1,280	8.533	4,195	-	-	Standard	20,909 - 32,656	-	
Volkswagen	Golf IV R32	2002	DE	4WD	V6	NA	241	1,468	6.058	4,165	Novo	43,340	-	-	-	
Volkswagen	Golf V GTI	2005	DE	FF	L4	TURBO	200	1,336	6.680	4,204	Novo	32,750	-	-	-	
Volkswagen	Karmann Ghia Coupe (Type-1)	1956	DE	RR	Boxer4	NA	44	840	19.091	4,140	Clássico	N/ venda	-	-	Volkswagen: Lupo Cup (Carros Alemães)	4,524
Volkswagen	Lupo 1.4	2002	DE	FF	L4	NA	100	930	9.300	3,527	Novo	19,495	-	-	8 Lowers (Bronze)	2,251
Volkswagen	Lupo Cup Car	2000	DE	FF	L4	NA	125	848	6.720	3,527	Novo	50,808	-	-	-	-
Volkswagen	Lupo GTI	2001	DE	FF	L4	NA	125	875	7.000	3,524	Novo	24,368	-	-	-	-
Volkswagen	Lupo GTI Cup Car LE	2002	DE	FF	L4	NA	135	1,019	9.689	3,525	Novo	50,809	-	-	-	-
Volkswagen	Nova Beetle 2.0	2000	DE	FF	L4	NA	117	1,229	10.496	4,007	Novo	25,888	-	-	-	-
Volkswagen	Nova Beetle Cup Car	2000	DE	FF	V6	NA	204	1,170	5.735	4,007	Novo	50,809	-	-	-	-
Volkswagen	Nova Beetle RSi	2000	DE	4WD	V6	NA	220	1,515	6.845	4,108	Novo	84,659	-	-	-	-
Volkswagen	Polo GTI	2001	DE	FF	L4	NA	125	1,000	8.720	3,758	Novo	26,720	-	-	-	-
Volkswagen	W12 Nasta Concept	2001	DE	MR	W12	NA	600	1,300	2.167	4,558	Novo	N/ venda	-	-	Like the Wind (Extreme)	N/ revenda
Volvo	240 GLT Estate	1988	SE	FR	L4	NA	130	1,390	14.651	4,706	-	-	Standard	5,571 - 13,531	Euro Not Aston Longue (Europa)	3,382
Volvo	S60 T-5 Sport	2003	SE	FF	L5	TURBO	250	1,550	6.200	4,579	Novo	35,550	-	-	-	-

USED CARS (CARROS USADOS)

No modo Gran Turismo há três lojas Used Cars no World Map. Uma é especializada em carros relativamente novos desde 1995, outra em modelos desde a primeira metada dos anos 90, e a última vende carros de 1980 ou anteriores.

Os carros disponíveis mudam cada sete dias do tempo de jogo. Estes carros não são aleatórios, há um padrão que dura 700 dias e depois volta ao dia um. A data do jogo é sempre mostrada no World Map no canto superior direito. Podem ver quantos dias passaram consultando a informação do ecrã Home.

Em geral há mais de cem carros em segunda mão disponíveis em cada ciclo de sete dias. Por cada série de cem semanas, há no total 12.226 ofertas! Para organizar esta informação de uma forma lógica, separámos os carros em duas categorias: Standard e Raro.

Standard significa que o carro está disponível em pelo menos 31% de cada série de 700 dias. Se não conseguirem encontrar determinado carro Standard durante um ciclo de sete dias, é provável (mas não certo) que apareça no ciclo seguinte.

Encontram todos os carros usados e as suas gamas de preços na tabela que começa na página 180.

Rare significa que um carro está disponível por um máximo de 30% de cada série de 700 dias. Consultem a tabela em baixo para saberem quando aparecem.

O BHP (potência) de um carro usado é normalmente cerca de 90% do BHP original. Com uma simples mudança de óleo podem subir até 99%. Mas há uma classe especial de carros em segunda mão que têm uma performance equivalente à dos novos: os **Carros 6.2 Miles**. Como o próprio nome indica, estes carros só percorreram uma distância de 6.2 milhas e podem ser considerados "como novos". Estes carros são mais caros cerca de 143% do que um modelo standard em segunda mão. Assim, os Carros 6.2 Miles interessam principalmente aos jogadores perfeccionistas, que não se contentam com nada abaixo do melhor. Estes carros são fáceis de encontrar quando aparecem nas três listas Used Cars: a milhagem (distância em milhas) está destacada a laranja. Consultem a lista de carros 6.2 Miles da página 200 para saberem quando esses carros estão disponíveis.

Carros Usados Raros

Fabricante	Nome	Ano	Dias em que está disponível
Aston Martin	V8 Vantage	1999	085-091, 260-266, 267-273, 281-287, 484-490, 491-497, 498-504, 505-511, 526-532, 533-539, 617-623, 631-637, 638-644, 652-658
Audi	TT Coupe 1.8T Quattro	2000	029-035, 064-070, 071-077, 127-133, 134-140, 148-154, 197-203, 239-245, 267-273, 281-287, 302-308, 337-343, 393-399, 400-406, 463-469, 498-504, 617-623, 631-637, 638-644, 666-672, 680-686
BMW	M Coupe	1998	015-021, 029-035, 078-084, 141-147, 148-154, 155-161, 197-203, 204-210, 232-238, 260-266, 281-287, 316-322, 323-329, 372-378, 379-385, 428-434, 449-455, 491-497, 498-504, 526-532, 540-546, 547-553, 561-567, 617-623, 694-700
Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997	015-021, 029-035, 036-042, 043-049, 078-084, 092-098, 148-154, 176-182, 197-203, 232-238, 246-252, 281-287, 288-294, 302-308, 358-364, 379-385, 386-392, 400-406, 421-427, 442-448, 456-462, 505-511, 512-518, 540-546, 568-574, 582-588, 589-595, 659-665, 666-672
Chevrolet	Corvette Grand Sport (C4)	1996	127-133, 204-210, 253-259, 288-294, 302-308, 393-399, 512-518, 526-532, 540-546, 596-602
Fiat	500F	1965	421-427, 435-441, 456-462, 554-560, 582-588, 638-644
Fiat	500L	1969	260-266, 344-350, 414-420, 421-427, 428-434, 554-560, 561-567, 582-588
Fiat	500R	1972	309-315, 407-413, 463-469, 484-490, 505-511
Ford	Mustang SVT Cobra R	2000	036-042, 043-049, 057-063, 085-091, 099-105, 113-119, 148-154, 183-189, 239-245, 246-252, 253-259, 288-294, 309-315, 358-364, 414-420, 428-434, 456-462, 505-511, 547-553, 561-567, 575-781, 610-616, 617-623, 645-651, 666-672
Honda	Accord Euro-R	2000	001-007, 029-035, 036-042, 057-063, 099-105, 134-140, 162-168, 190-196, 204-210, 211-217, 218-224, 232-238, 246-252, 253-259, 316-322, 323-329, 344-350, 351-357, 372-378, 442-448, 491-497, 547-553, 596-602, 631-637, 638-644, 652-658, 673-679, 680-686, 694-700
Honda	N360	1967	372-378, 386-392, 680-686
Honda	NSX Type R	1992	113-119, 141-147, 169-175, 218-224, 239-245, 260-266, 344-350, 365-371, 372-378, 393-399, 540-546, 610-616, 624-630, 638-644
Honda	S500	1963	358-364, 456-462, 533-539, 631-637
Honda	S600	1964	351-357, 582-588, 617-623
Honda	S800	1966	330-336, 344-350
Honda	Z Act	1970	386-392, 533-539, 645-651
Isuzu	117 Coupe	1968	372-378, 421-427, 456-462, 505-511, 673-679
Isuzu	Bellett 1600 GT-R	1969	449-455, 477-483, 603-609
Jaguar	XKR Coupe	1999	071-077, 085-091, 099-105, 120-126, 176-182, 218-224, 232-238, 239-245, 253-259, 260-266, 295-301, 302-308, 344-350, 358-364, 386-392, 463-469, 470-476, 477-483, 491-497, 589-595, 638-644, 645-651, 652-658, 659-665, 680-686
Jensen Healey	Interceptor MkIII	1974	274-280, 281-287, 302-308, 309-315, 323-329, 330-336, 386-392, 505-511, 512-518, 575-781, 603-609, 610-616, 624-630, 680-686
Lancia	Delta HF Integrale Evolutione	1991	491-497, 554-560, 673-679
Lotus	Carlton	1990	092-098, 099-105, 183-189, 218-224, 253-259, 281-287, 302-308, 414-420, 449-455, 477-483, 498-504, 561-567, 631-637, 666-672, 680-686
Lotus	Elise Sport 190	1998	022-028, 029-035, 057-063, 099-105, 148-154, 176-182, 183-189, 204-210, 302-308, 316-322, 358-364, 407-413, 470-476, 491-497, 533-539, 680-686
Lotus	Esprit V8 GT	1998	029-035, 148-154, 169-175, 183-189, 190-196, 218-224, 309-315, 386-392, 421-427, 484-490, 554-560, 561-567, 610-616, 659-665
Lotus	Esprit V8 SE	1998	029-035, 113-119, 211-217, 274-280, 407-413, 414-420, 428-434, 442-448, 470-476, 505-511, 575-781, 666-672, 694-700
Mazda	110S (L10B)	1968	407-413, 687-693
Mazda	787B Race Car (black version)	1991	694-700
Mazda	Autozam AZ-1	1992	106-112, 127-133, 148-154, 155-161, 162-168, 253-259, 260-266, 295-301, 393-399, 477-483, 519-525, 540-546, 547-553, 582-588, 631-637, 645-651, 673-679

Fabricante	Nome	Ano	Dias em que está disponível
Mazda	Carol 360 Deluxe	1962	449-455, 491-497, 547-553, 582-588
Mazda	RX-7 turbo II (FC, J)	1990	064-070, 127-133, 211-217, 239-245, 260-266, 281-287, 414-420, 435-441, 442-448, 456-462, 463-469, 498-504, 512-518
Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	036-042, 309-315, 351-357, 365-371, 400-406, 414-420, 442-448, 477-483, 491-497, 554-560, 645-651, 659-665, 680-686
Mazda	RX-7 Type RS (FD)	2000	015-021, 022-028, 029-035, 050-056, 057-063, 078-084, 085-091, 092-098, 099-105, 155-161, 169-175, 190-196, 211-217, 232-238, 274-280, 302-308, 337-343, 379-385, 393-399, 414-420, 477-483, 484-490, 498-504, 540-546, 582-588, 596-602, 610-616, 645-651, 666-672
Mazda	RX-7 Type RZ (FD)	2000	106-112, 120-126, 211-217, 267-273, 288-294, 295-301, 323-329, 421-427, 449-455, 491-497, 512-518, 526-532, 596-602, 645-651
Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1996	029-035, 057-063, 099-105, 183-189, 190-196, 204-210, 239-245, 259-259, 260-266, 274-280, 309-315, 323-329, 351-357, 372-378, 393-399, 449-455, 491-497, 519-525, 610-616, 617-622, 624-630, 652-658, 673-679
Mercedes-Benz	SL 600 (R129)	1988	064-070, 120-126, 134-140, 141-147, 232-238, 281-287, 288-294, 295-301, 302-308, 309-315, 316-322, 365-371, 379-385, 400-406, 407-413, 414-420, 435-441, 498-504, 540-546, 554-560, 561-567, 568-574, 575-781, 610-616, 617-623, 631-637, 638-644, 659-665, 666-672
Mercury	Cougar XR-7	1967	281-287, 316-322, 323-329, 330-336, 337-343, 351-357, 379-385, 428-434, 442-448, 491-497, 505-511, 575-781, 589-595, 617-623, 631-637, 694-700
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1995	176-182, 225-231, 253-259, 267-273, 295-301, 498-504, 505-511, 554-560, 568-574, 617-623, 638-644, 652-658, 687-693, 694-700
Mitsubishi	3000GT MR (J)	1998	134-140, 155-161, 218-224, 246-252, 288-294, 372-378, 421-427, 484-490, 526-532, 631-637
Mitsubishi	Galant GTO MR	1970	330-336, 442-448, 554-560, 596-602, 624-630
Mitsubishi	Lancer Evolution VI GSR Tommi Makinen Edition	2000	029-035, 036-042, 043-049, 071-077, 085-091, 092-098, 183-189, 190-196, 232-238, 246-252, 260-266, 337-343, 351-357, 372-378, 379-385, 386-392, 393-399, 400-406, 414-420, 435-441, 449-455, 540-546, 547-553, 561-567, 575-781, 596-602, 638-644, 666-672, 694-700
Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition	2000	064-070, 078-084, 092-098, 099-105, 113-119, 183-189, 197-203, 225-231, 232-238, 253-259, 260-266, 267-273, 281-287, 288-294, 358-364, 407-413, 428-434, 463-469, 512-518, 519-525, 526-532, 547-553, 582-588, 596-602, 645-651, 659-665, 673-679,
Mitsubishi	Lancer EX 1800 GSR IC Turbo	1983	183-189, 246-252, 260-266, 323-329, 337-343, 358-364, 442-448, 568-574, 589-595, 610-616, 631-637, 673-679
Nissan	Bluebird 1600 Deluxe (510)	1969	442-448, 512-518, 519-525, 582-588, 596-602, 603-609, 610-616
Nissan	Fairlady 2000 (SR311)	1968	309-315, 379-385, 547-553, 652-658
Nissan	R390 GT1 Race Car (black version)	1998	694-700
Nissan	R33GP Race Car (black version)	1997	694-700
Nissan	Silvia/ty	1998	106-112, 113-119, 183-189, 358-364, 470-476, 568-574, 582-588, 617-623, 673-679, 687-693
Nissan	Silvia (CSP311)	1965	393-399, 589-595
Nissan	Silvia 240 RS (S100)	1983	498-504, 582-588
Nissan	Skyline 1500 Deluxe (S500-1)	1963	344-350, 428-434, 442-448
Nissan	Skyline 2000 GT-R (KPGC110)	1973	414-420, 428-434, 491-497
Nissan	Skyline GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999	078-084, 085-091, 099-105, 204-210, 211-217, 246-252, 253-259, 337-343, 358-364, 365-371, 407-413, 456-462, 470-476, 477-483, 498-504, 512-518, 547-553, 554-560, 568-574, 589-595, 596-602, 631-637, 680-686, 687-693, 694-700
Nissan	Skyline GT-R V-spec LM Limited (R33)	1998	064-070, 071-077, 078-084, 099-105, 113-119, 127-133, 162-168, 176-182, 190-196, 274-280, 281-287, 407-413, 442-448, 533-539, 561-567, 568-574, 582-588, 631-637, 638-644, 645-651, 659-665, 687-693, 694-700
Nissan	Skyline GTS-R (R31)	1987	043-049, 064-070, 092-098, 190-196, 246-252, 260-266, 414-420, 463-469, 491-497, 533-539
Peugeot	205 Turbo 16	1985	358-364, 568-574
Renault	5 Turbo	1980	365-371, 386-392
Renault	Clio Renault Sport V6 24V	2000	029-035, 043-049, 057-063, 071-077, 078-084, 141-147, 197-203, 204-210, 211-217, 232-238, 239-245, 302-308, 337-343, 358-364, 372-378, 407-413, 421-427, 442-448, 449-455, 484-490, 505-511, 512-518, 540-546, 575-781, 617-623, 673-679, 694-700
Subaru	Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC) 1998		225-231, 274-280, 295-301, 309-315, 330-336, 351-357, 358-364, 400-406, 491-497, 540-546
Subaru	Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I)	2001	064-070, 113-119, 120-126, 155-161, 162-168, 183-189, 351-357, 372-378, 400-406, 449-455, 505-511, 512-518, 568-574, 575-781, 589-595, 631-637, 680-686
Toyota	Celica 1600GT (TA22)	1970	344-350, 379-385, 400-406, 428-434, 491-497, 554-560
Toyota	GT-One Race Car (TS020) (black version)	1999	694-700
Toyota	Spoiler Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version	2000	134-140, 141-147, 155-161, 162-168, 176-182, 197-203, 225-231, 281-287, 344-350, 379-385, 421-427, 519-525, 526-532, 533-539, 652-658, 673-679, 694-700
Toyota	Supra 3.0GT Turbo A	1988	043-049, 050-056, 099-105, 106-112, 113-119, 141-147, 190-196, 197-203, 225-231, 232-238, 288-294, 316-322, 344-350, 365-371, 379-385, 400-406, 407-413, 463-469, 491-497, 512-518, 575-781, 603-609, 610-616, 631-637, 645-651, 652-658, 666-672, 673-679, 687-693, 694-700
TVR	Cerbera Speed Six	1997	071-077, 099-105, 127-133, 155-161, 169-175, 204-210, 218-224, 232-238, 246-252, 267-273, 274-280, 288-294, 295-301, 470-476, 484-490, 512-518, 575-781, 589-595, 617-623, 624-630, 666-672, 687-693
TVR	Griffith 500	1994	078-084, 085-091, 120-126, 127-133, 148-154, 169-175, 204-210, 211-217, 239-245, 323-329, 330-336, 393-399, 421-427, 428-434, 463-469, 470-476, 477-483, 484-490, 491-497, 547-553, 554-560, 582-588, 631-637, 673-679, 694-700
TVR	V8S	1991	008-014, 064-070, 078-084, 085-091, 092-098, 141-147, 183-189, 267-273, 358-364, 393-399, 407-413, 470-476, 477-483, 484-490, 512-518, 547-553, 561-567, 568-574, 638-644, 652-658

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Carros 6.2 Miles

Dias em que está disponível	Fabricante	Nome	Ano	Preço (Cr.)	Aumento Preço	Relação Peso/Potência
638-644	Mitsubishi	Lancer Evolution VI RS	1999	22,082	70%	3.975
099-105	Jaguar	XKR Coupe	1999	108,799	70%	4.260
141-147	Honda	NSX Type R	1992	82,509	143%	4.271
351-357	Mazda	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	28,882	31%	4.286
225-231	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version VI	1999	24,811	70%	4.379
225-231	Mazda	RX-7 Type RS (FD)	1998	32,112	70%	4.384
519-525	Mitsubishi	Lancer Evolution VII GSR	2001	25,482	31%	4.389
302-308, 358-364	Honda	NSX Type S Zero	1999	83,784	70%	4.394
477-483	Toyota	Supra RZ	1997	37,314	143%	4.562
498-504	BMW	M Coupe	1998	67,064	70%	4.564
519-525	Subaru	Impreza Sports Wagon WRX STi Version VI (GF)	1999	24,811	70%	4.564
225-231	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R34)	1999	47,582	70%	4.643
288-294, 547-553	Mitsubishi	Lancer Evolution II GSR	1994	24,632	143%	4.682
253-259, 687-693	Mitsubishi	Lancer Evolution III GSR	1995	25,227	143%	4.684
043-049	Nissan	Skyline GT-R (R33)	1997	41,522	143%	4.722
043-049, 204-210	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R33)	1995	44,964	168%	4.753
519-525	Nissan	Skyline GT-R N1 (R33)	1995	50,914	143%	4.753
218-224	Nissan	Skyline GT-R V-spec N1 (R32)	1993	43,264	143%	4.757
400-406	Nissan	Skyline GT-R N1 (R32)	1991	36,592	143%	4.757
351-357	Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1992	34,127	143%	4.805
673-679	Nissan	Skyline GT-R V-spec II (R32)	1994	44,964	143%	4.823
183-189, 316-322, 519-525, 652-658	Nissan	Skyline GT-R V-spec (R32)	1993	44,709	143%	4.854
484-490	Honda	NSX	1995	71,884	143%	4.856
687-693	Honda	NSX	1993	70,609	143%	4.856
463-469	Honda	NSX	1990	68,025	143%	4.856
456-462	Mazda	RX-7 Type RZ (FD, J)	1995	33,659	143%	4.883
386-392	Mazda	RX-7 Type R-S (FD, J)	1995	33,064	143%	4.922
379-385, 652-658	Subaru	Legacy B4 Blitzen	2000	25,499	70%	5.179
449-455, 547-553	Honda	Integra Type R (DC2)	1998	20,042	70%	5.347
477-483	Nissan	300ZX 2seater (Z32)	1998	33,914	70%	5.371
015-021	Mitsubishi	3000GT VR-4 Turbo (J)	1995	36,667	143%	5.394
624-630, 687-693	Toyota	Supra 2.5GT Twin Turbo R	1990	27,828	143%	5.468
260-266	Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	22,983	143%	5.660
113-119	Nissan	Silvia K's (S13)	1991	17,331	143%	5.680
589-595	Honda	Civic Type R (EK)	1998	16,982	70%	5.738
225-231	Mitsubishi	FTO GPX	1994	19,439	143%	5.850
351-357	Mitsubishi	Eclipse GT	1995	18,206	143%	5.885
463-469, 540-546	Nissan	Skyline HT 2000 Turbo RS (R30)	1983	21,402	143%	5.905
225-231	Honda	Civic Type R (EP)	2001	18,699	31%	5.920
463-469	Nissan	200SX	1996	21,232	143%	5.922
687-693	Honda	Prelude Si VTEC	1991	18,742	143%	5.953
162-168	Acura	CL 3.2 Type-S	2001	27,352	31%	6.030
057-063	Honda	Prelude Type S	1996	22,550	143%	6.037
519-525	Toyota	MR2 G-Limited	1997	20,059	143%	6.040
253-259	Honda	Accord Euro-R	2000	21,530	70%	6.045
463-469, 512-518, 561-567	Nissan	Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30)	1984	23,587	143%	6.098
687-693	Honda	Civic SiR-II (EG)	1995	14,432	143%	6.154
463-469	Honda	CR-X SiR	1990	13,149	143%	6.163
204-210	Honda	Civic SiR-II (EG)	1993	13,922	143%	6.228
687-693	Honda	Civic SiR-II (EG)	1992	13,769	143%	6.228
239-245	Toyota	Supra SZ-R	1997	28,899	143%	6.444
547-553	Mazda	MX-5 1800 RS (NB, J)	2000	19,787	70%	6.564
386-392, 463-469, 666-672	Honda	City Turbo II	1983	10,522	143%	6.682
463-469, 617-623	Mazda	RX-7 GT-Limited (FC, J)	1985	14,364	143%	6.919
379-385	Mitsubishi	3000GT SR (J)	1998	25,482	70%	7.111
463-469	Toyota	Celica XX 2800GT	1981	19,745	143%	7.265
274-280, 463-469, 610-616	Toyota	Sprinter Trueno GT-APEX	1983	13,055	143%	7.287
148-154, 463-469	Toyota	Celica 2000GT-Four (ST165)	1986	25,295	248%	7.297
225-231	MG	MGF	1997	34,688	143%	7.329

Dias em que está disponível	Fabricante	Nome	Ano	Preço (Cr.)	Aumento Preço	Relação Peso/Potência
414-420, 687-693	Nissan	Silvia Q's Aero (S14)	1993	18,011	143%	7.389
085-091, 148-154, 463-469	Honda	Ballade Sports CR-X 1.5i	1983	10,794	143%	7.409
211-217, 463-469, 540-546	Toyota	MR2 1600 G-Limited Super Charger	1986	17,849	202%	7.535
085-091, 617-623	Mazda	MX-5 (NA)	1989	14,449	143%	7.833
225-231	Alfa Romeo	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998	48,903	70%	7.876
085-091, 253-259, 561-567, 610-616	Nissan	Silvia Q's (S13)	1988	13,225	143%	8.074
463-469, 617-623	Honda	Civic 1500 Siltor SI	1983	10,106	143%	8.159
463-469	Toyota	MR2 1600 G	1986	14,373	143%	8.615
148-154, 617-623	Nissan	Exa Canopy L.A.Version Type S	1988	12,588	143%	8.388
274-280	Toyota	Carina ED 2.0 X 4WS	1989	14,747	143%	8.600
085-091	Vauxhall	Tigra 1.6i	1999	24,788	70%	8.736
498-504	Mitsubishi	Minica Dangan ZZ	1989	8,652	143%	10.000
463-469	Honda	Accord Coupe (US)	1989	22,009	143%	10.167
050-056	Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998	28,066	70%	10.837
260-266	Suzuki	Cappuccino (EA11R)	1991	12,382	143%	11.111
631-637	Honda	Beat	1991	11,729	143%	11.875
365-371	Honda	Beat Version Z	1993	12,324	143%	11.875
442-448	Daihatsu	Move SR-XX 4WD	1997	10,701	143%	12.656
085-091	Nissan	Be-1	1987	10,990	143%	12.885
148-154	Nissan	Pao	1989	13,089	143%	14.038
337-343, 477-483	Volvo	240 GLT Estate	1988	13,531	143%	14.651
337-343	Toyota	Prius G (J)	2002	19,379	31%	16.053
085-091, 092-098, 253-259	Honda	Today G	1985	5,694	143%	17.742
463-469	Fiat	500R	1972	13,344	143%	37.316

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

PARA COLECCIONAR

Coleccionar todos os carros de *Gran Turismo 4* é um objectivo a longo prazo que só uma mão-cheia de jogadores consegue atingir; na verdade, poucos se aventurariam num desafio tão colossal. Para ajudar quem apenas quer encontrar os carros melhores, compilámos as listas que se seguem. Estas contêm carros de caracteristicas excepcionais, como, por exemplo, os carros mais antigos do jogo, os World Rally Championship e os mais populares da Gran Turismo 4 Online League.

Através desta liga, milhares de jogadores de *GT4* contribuíram diariamente com as suas tácticas para este Guia Oficial, entre Março e Maio de 2005, registando os seus melhroes tempos em cada pista nas três categorias de BHP. No capitulo Pistas encontram uma selecção das melhores performances em cada pista. Nesta secção incluímos os carros mais populares em competição. Se os melhores jogadores de *GT4* da Europa preferem estes carros, devem ter algum valor!

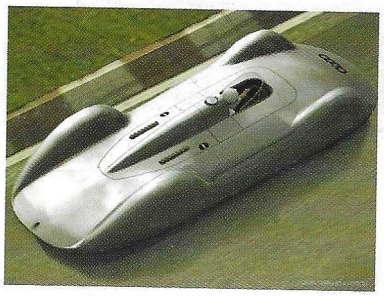
Carros Clássicos

Os carros clássicos que têm um lugar de honra na garagem da história do automóvel.

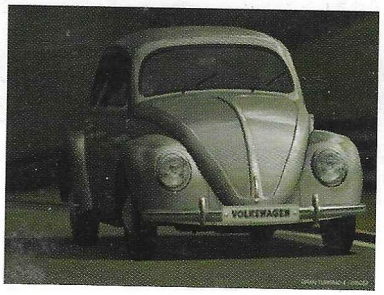
Mercedes-Benz
Benz Patent Motor Wagen
1886

Mercedes-Benz
Daimler Motor Carriage
1886

Ford
Model T Tourer
1915



Audi
Auto Union V16 Type C Streamline
1937



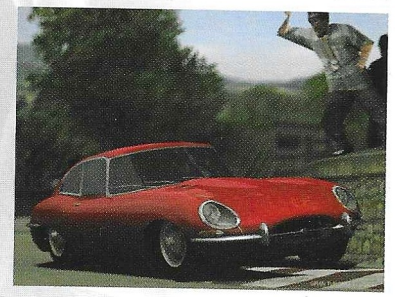
Volkswagen
Beetle 1100 Standard (Type-11)
1949

Chevrolet
Corvette Convertible (C1)
1954

Citroen
2CV Type A
1954

Mercedes-Benz
300 SL Coupe
1954

Subaru
360
1958



Jaguar
E-Type Coupe
1961

Concept Cars & Raridades

Uma selecção de carros únicos, raros e *concept*.

Audi
Le Mans Quattro
2003

Audi
Nuvolari Quattro
2003

Cadillac
Cien
2002

Chevrolet
Silverado SST
Concept 2002

DMC
DeLorean
S2 2004

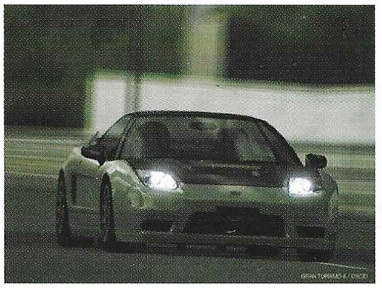
Dodge
Viper GTS-R Concept
2000

Dome
Zero
1978

Ford
GT Concept
2002

Honda
Dualnote
2001

Honda
HSC
2003

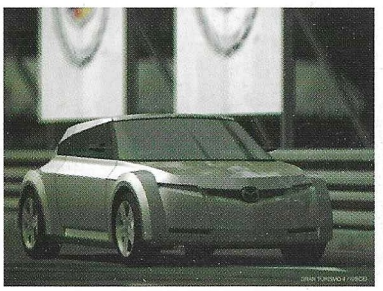


Honda
NSX-R Concept
2001

Jay Leno
Tank Car
2003

Land Rover
Range Stormer Concept
2004

Mazda
6 MPS
2005

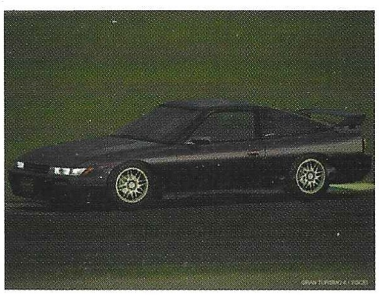


Mazda
Kusabi
2003

Mitsubishi
HSR-II Concept
1989

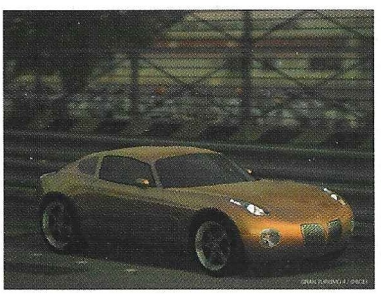
Mitsubishi
i Concept
2003

Nike
One
2004



Nissan
Sileighty
1998

Nissan
GT-R Concept (Tokyo Show '01)
2001



Pontiac
Solstice Coupe Concept
2002

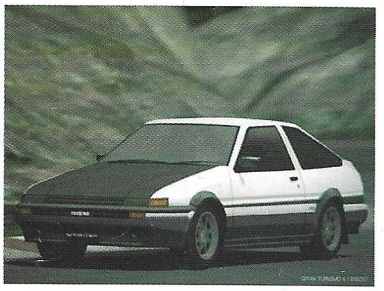
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Suzuki
GSX-R/4
2001

Toyota
Motor Triathlon Race Car
2004

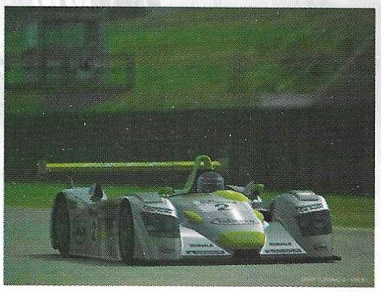


Toyota
Sprinter Trueno GT-APEX Shuichi Shigeno Version
2000

Volkswagen
W12 Nardo Concept
2001

Corridas 24h/Endurance

Carros que participaram em provas lendárias de *endurance* ao longo dos anos.



Audi
R8 Race Car
2001

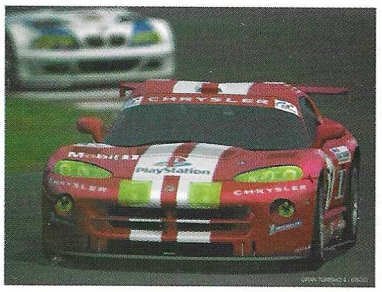
Bentley
Speed 8 Race Car
2003

BMW
M3 GTR Race Car
2001

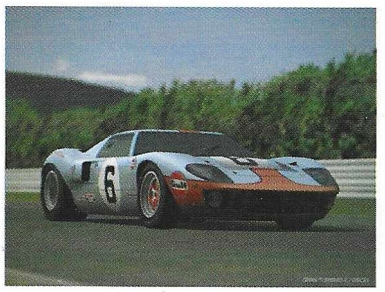
BMW
McLaren F1 GTR Race Car
1997

BMW
V12 LMR Race Car
1999

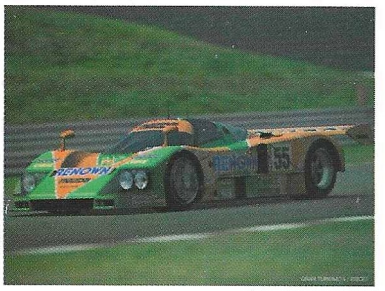
Chevrolet
Corvette C5R (C5)
2000



Dodge
Viper GTS-R Team Oreca Race Car
2000

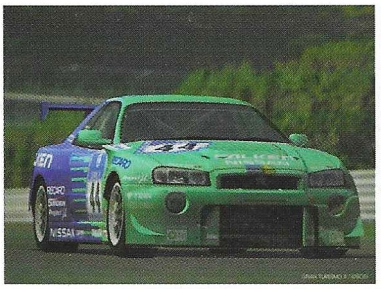


Ford
GT40 Race Car
1969

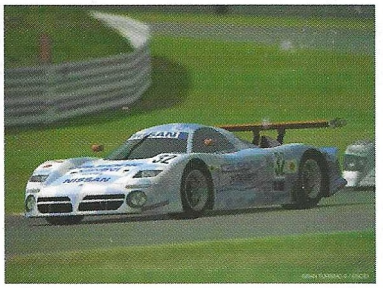


Mazda
787B Race Car
1991

Mercedes-Benz
Sauber C 9 Race Car
1989

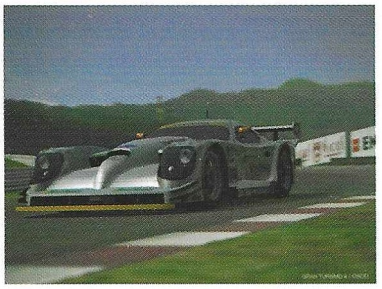


Nissan
Falken GT-R Race Car
2004



Nissan
R390 GT1 Race Car
1998

Nissan
R89C Race Car
1989



Panoz
Esperante GTR-1 Race Car
1998

Pescarolo
Courage C60 Race Car
2003

Pescarolo
PlayStation C60 Race Car
2004

Peugeot
905 Race Car
1992

Toyota
GT-One Race Car (TS020)
1999

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

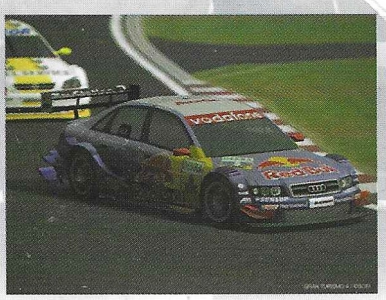
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

DTM

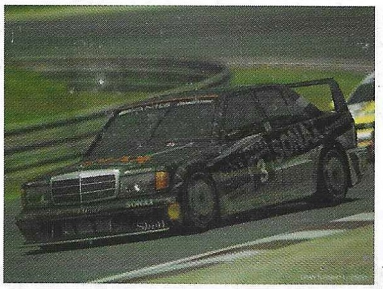
Carros que participaram no Deutsche Tourenwagen Meisterschaft/Masters.

Alfa Romeo
155 2.5 V6 TI
1993



Audi
A4 Touring Car
2004

Audi
Abt TT-R Touring Car
2002



Mercedes-Benz
AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car
1992

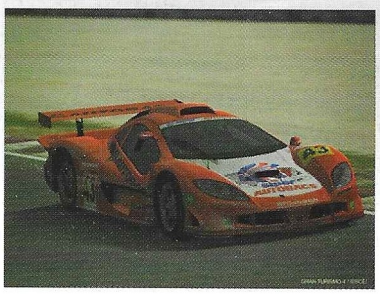
Mercedes-Benz
CLK Touring Car
2000

Opel
Astra Touring Car
2000

Opel
Calibra Touring Car
1994

JGTC

Carros que participaram no All-Japan GT Championship.

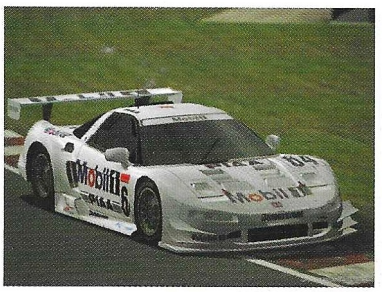


ASL
Arta Garaiya (JGTC)
2003

Honda
Arta NSX (JGTC)
2000

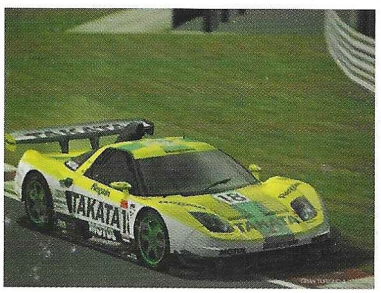
Honda
Castrol Mugen NSX (JGTC)
2000

Honda
Loctite Mugen NSX (JGTC)
2001

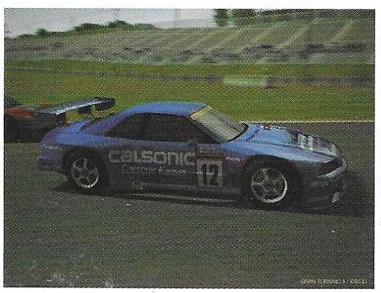


Honda
Mobil 1 NSX (JGTC)
2001

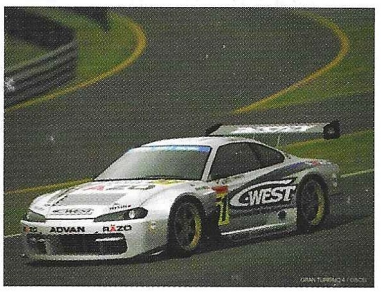
Honda
Raybrig NSX (JGTC)
2000



Honda
Takata Dome NSX (JGTC)
2003

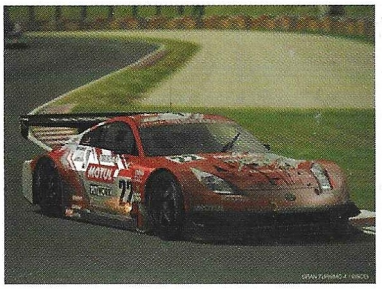


Nissan
Calsonic Skyline (JGTC)
2000



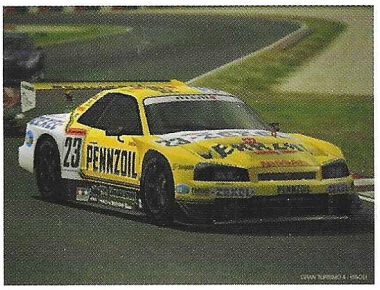
Nissan
C-West Razo Silvia (JGTC)
2001

Nissan
Loctite Zexel GT-R (JGTC)
2000

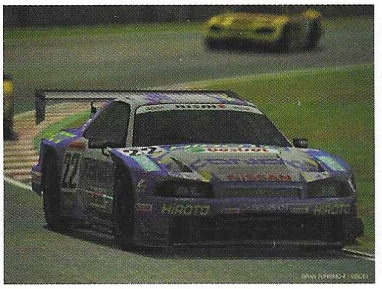


Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004

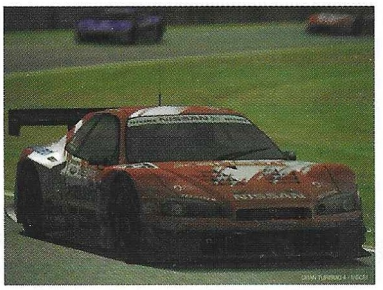
Nissan
Pennzoil Nismo GT-R (JGTC)
1999



Nissan
Pennzoil Zexel GT-R (JGTC)
2001



Nissan
Xanavi Hiroto GT-R (JGTC)
2001



Nissan
Xanavi Nismo GT-R (JGTC)
2003

RE Amemiya
Asparadrink RX-7 (JGTC)
2004

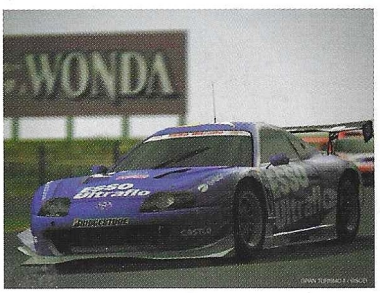
Subaru
Cusco Advan Impreza (JGTC)
2003

Toyota
AU Cerumo Supra (JGTC)
2001

Toyota
Castrol Tom's Supra (JGTC)
2000

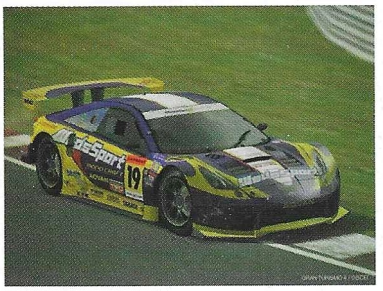
Toyota
Castrol Tom's Supra (JGTC)
2001

Toyota
Denso Sard Supra GT (JGTC)
2000



Toyota
Esso Ultraflo Supra (JGTC)
2001

Toyota
SuperAutobacs APEX MR-S (JGTC)
2000



Toyota
WedsSport Celica (JGTC)
2003

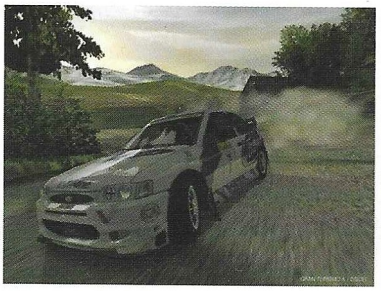
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Carros de Rali

Carros que participaram no Campeonato Mundial de Rali (WRC) da FIA (incluindo do Grupo B).

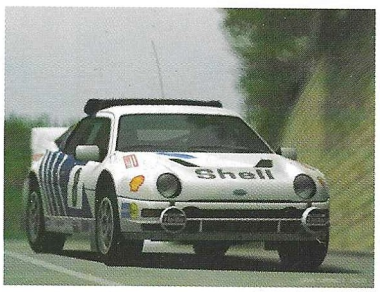
Toyota
WoodOne Tom's Supra (JGTC)
2003

Citroen
Xsara Rally Car
1999



Ford
Escort Rally Car
1998

Ford
Focus Rally Car
1999



Ford
RS200 Rally Car
1985

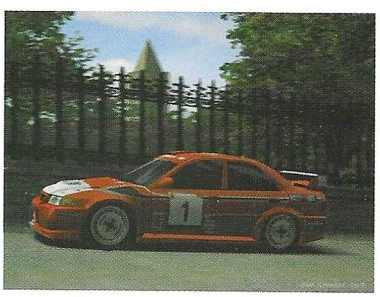
Hyundai
Accent Rally Car
2001

Lancia
Delta HF Integrale Rally Car
1992

Lancia
Delta S4 Rally Car
1985

Lancia
Stratos Rally Car
1977

Mitsubishi
Lancer Evolution IV Rally Car
1997



Mitsubishi
Lancer Evolution VI Rally Car
1999

Mitsubishi
Lancer Evolution Super Rally Car
2003

Peugeot
205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car
1986

Peugeot
205 Turbo 16 Rally Car
1985

Peugeot
206 Rally Car
1999

Renault
5 Maxi Turbo Rally Car
1985

Subaru
Impreza Rally Car
1999

Subaru
Impreza Rally Car
2001

Subaru
Impreza Rally Car
2003

Subaru
Impreza Rally Car Prototype
2001

Toyota
Celica GT-Four Rally Car (ST185)
1995

Toyota
Celica GT-Four Rally Car (ST205)
1995

Toyota
Corolla Rally Car
1998

Muscle Cars Americanos

Uma selecção de *muscle cars* clássicos americanos dos anos 60 aos 80.

Buick
GNX
1987

Buick
Special
1962

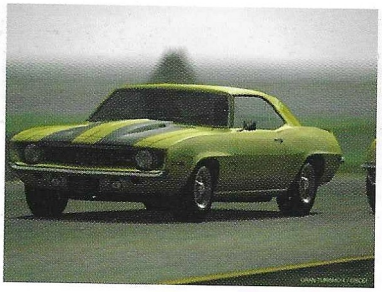
Chevrolet
Camaro IROC-Z Concept
1988

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

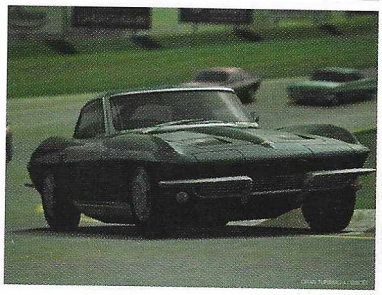
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Chevrolet
Camaro SS
1969

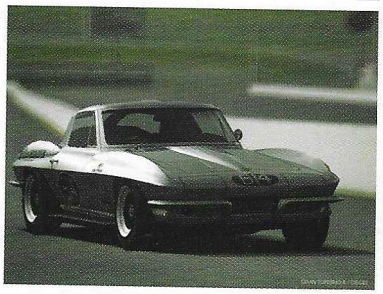


Chevrolet
Camaro Z28 302
1969

Chevrolet
Chevelle SS 454
1970



Chevrolet
Corvette Coupe (C2)
1963



Chevrolet
Corvette Z06 (C2) Race Car
1963

Chevrolet
Corvette Stingray L46 350 (C3)
1969

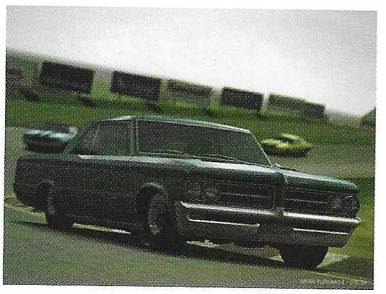
Dodge
Charger 440 R/T
1970

Dodge
Charger Super Bee 426 Hemi
1971

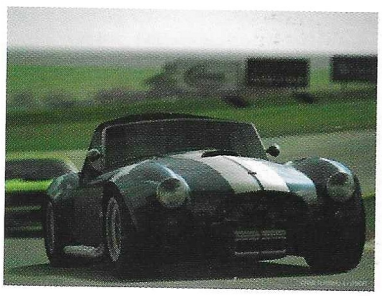
Mercury
Cougar XR-7
1967

Plymouth
Cuda 440 Six Pack
1971

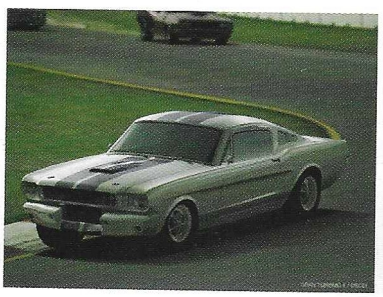
Plymouth
Super Bird
1970



Pontiac
Tempest Le Mans GTO
1964



Shelby
Cobra 427
1967



Shelby
Mustang G.T. 350R
1965

Carros Mais Populares (1-300 BHP)

[1] Suzuki
GSX-R/4
2001

[2] Nike
One
2022

[3] Lotus
Motor Sport Elise
1999

[4] Tommy kaira
ZZ-S
2000

[5] Lotus
Elise 111R
2004

[6] Lancia
Delta HF Integrale Rally Car
1992

[7] Caterham
Seven Fire Blade
2002

[8] Honda
S2000 Type V
2003

[9] Mazda
RX-8 Concept (Type-0)
2001

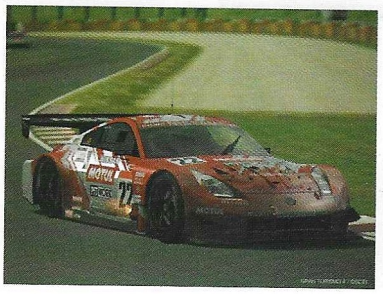
[10] Honda
NSX-R Concept
2001

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

Carros Mais Populares (301-600 BHP)

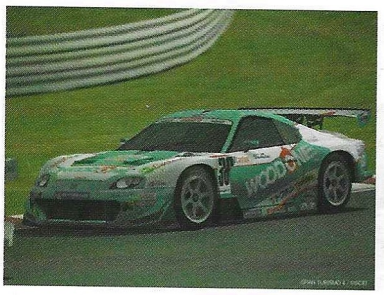
[1] Mercedes-Benz
CLK Touring Car
2000

[2] BMW
M3 GTR Race Car
2001



[3] Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004

[4] Subaru
Impreza Sedan WRX STi spec C (GD, Type-II)
2004



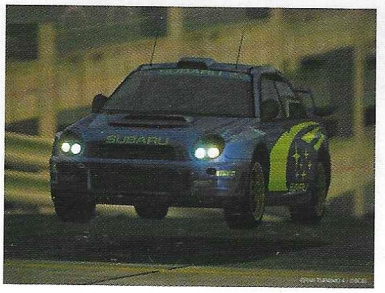
[5] Toyota
WoodOne Tom's Supra (JGTC)
2003

[6] Nissan
Xanavi Nismo GT-R (JGTC)
2003

[7] Toyota
RSC Rally Raid Car
2002

[8] Nissan
R390 GT1 Road Car
1998

[9] HPA
Motorsports Stage II R32
2004



[10] Subaru
Impreza Rally Car Prototype
2001

Carros Mais Populares (601+ BHP)

[1] Nissan
Fairlady Z Concept LM Race Car
2002

[2] Toyota
Minolta 88C-V Race Car
1989

[3] Polyphony Digital
Formula Gran Turismo
2004

[4] Mercedes-Benz
AMG CLK-GTR Race Car
1998

[5] Audi
R8 Race Car
2001

[6] Nissan
Motul Pitwork Z (JGTC)
2004

[7] Pescarolo
PlayStation C60 Race Car
2004

[8] Nissan
R92CP Race Car
1992

[9] Cadillac
Cien
2002

[10] Jaguar
XJR-9 Race Car
1988

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR TODOS OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LISTA DE CARROS
CARROS USADOS
PARA COLECCIONAR

VITÓRIA TOTAL

Nesta secção olhamos para todos os desafios de Gran Turismo 4, *detalhando que corridas estão disponíveis, as pistas em que decorrem, as restrições que se lhes possam aplicar e, claro, os troféus. Também incluímos especificações dos adversários, o que vos permite prepararem-se com antecedência para as exigências de uma corrida em particular. Com estas ajudas logo na grelha de partida, nunca mais verão os adversários a afastarem-se.*

Ganhar um Carro Troféu depende do formato da prova.

- *Se a série de corridas for constituída por Single Races (como é o caso da Sunday Cup), terão de acabar em primeiro lugar em todas as corridas. Não é obrigatório ganhá-las por uma ordem determinada nem sequer em simultâneo: logo que tenham os troféus de ouro, receberão o carro. As recompensas pelos testes de licenças e missões de condução seguem o mesmo princípio.*

- *Numa corrida de campeonato (por exemplo, o Tuning Grand Prix), terão de terminar em primeiro na liga da série. Depois de inicarem uma competição seleccionando o ícone respectivo, participam automaticamente em cada corrida em sequência. Não precisam de terminar em primeiro em todas as corridas para ganhar um campeonato – basta terem os pontos totais mais altos no fim da competição.*

LICENÇAS

Os testes de licenças não são meras obrigações por que terão de passar para desbloquear competições, também servem para ganhar bons carros. Depois de ganhar troféus de bronze em cada teste para uma licença específica, obtêm um certificado e um carro troféu. Se praticarem bastante e apurarem a vossa perícia, podem ganhar mais dois carros por licença passando em todos os testes dos níveis de prata e ouro. Se precisarem de informações detalhadas sobre os testes de licenças ou dicas de condução, encontram-nas nas páginas 26 a 59. Para vos abrir o apetite, são estes os carros que podem ganhar...

National B (B)
Bronze: Volkswagen Lupo 1.4 2002
Silver: Mazda Kusabi 2003
Gold: Honda S500 1963

National A (A)
Bronze: Pontiac Sunfire GXP Concept 2002
Silver: Honda Dualnote 2001
Gold: Nissan Gran Turismo Skyline GT-R 2001

International B (iB)
Bronze: Nike One 2022
Silver: Mazda RX-8 Concept (Type-II) 2001
Gold: Jensen Healey Interceptor MkIII 1974

International A (iA)
Bronze: Nissan Nismo 270R 1994
Silver: Nissan GT-R Concept (Tokyo Show '01) 2001
Gold: Dome Zero 1978

Special (S)
Bronze: Mercury Cougar XR-7 1967
Silver: Pontiac Solstice Coupe Concept 2002
Gold: Ford Model T Tourer 1915

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
MISSÕES DE CONDUÇÃO
CORRIDAS

CONCLUSÃO DO JOGO

Sempre que passam certos níveis de percentagem de Conclusão de Jogo (Game Completion), há carros que são oferecidos. Podem ver o vosso total em Home no World Map.

25%:	Audi Nuvolari Quattro 2003
50%:	Jaguar XJR-9 Race Car 1988
100%:	Formula Gran Turismo (preto)

DRIVING MISSIONS

Também ganham carros sempre que completam certos grupos de Driving Missions. Estes desafios são semelhantes aos testes de licenças, porque têm de dominar uma determinada situação num carro predefinido, mas são diferentes na medida em que competem com outros pilotos. As 34 missões estão divididas em cinco grupos, e há um preço monetário entre 1.000 e 50.000 créditos por cada. Se completarem um grupo de desafios, recebem um carro. Para dicas sobre como vencer estas missões, vejam a página 247.

1-10: (The Pass):	DMC DeLorean S2 2004
11-20: (3 Lap Battle):	Jay Leno Tank Car 2003
21-24: (Slipstream Battle):	Pagani Zonda LM Race Car 2001
25-29: (1 Lap Magic):	Toyota 7 Race Car 1970
30-34: (1 Lap Magic):	Nissan R89C Race Car 1989

CORRIDAS

As corridas estão divididas em categorias diferentes e podem ser acedidas através das respectivas localizações no World Map: Beginner, Professional, Extreme, Endurance, Special (Rally), American, European e Japanese. Além disso, há inúmeras corridas organizadas por fabricantes de carros. Podem aceder-lhes através da opção Events no ecrã do fabricante (se estiver disponível). A participação numa corrida em geral está limitada a modelos específicos. Para vos ajudar a navegar pelas tabelas seguintes, fiquem com um resumo do seu conteúdo.

[1] **Categoria:** Ajuda-vos a encontrar a corrida no World Map.

[2] **Prova:** O nome da corrida.

[3] **Limitações:** Estará a corrida limitada a determinados tipos de carros? (Nota: a limitação "apenas para carros não-modificados" não se aplica a carros com modificações de *tuning* – saibam mais na página 240).

[4] **Pneus:** Que pneus são exigidos?

[5] **Licença:** Que licença é exigida?

[6] **Prémio:** O prémio em dinheiro para o 1º até ao 6º lugares (Nota: nos ralis, só o vencedor ganha um prémio em dinheiro).

[7] **Prémio de Campeonato:** Prémio adicional em dinheiro por acabar em primeiro lugar no fim de um campeonato.

[8] **Troféu (Carro):** Ganharão este carro como troféu por vencerem um campeonato ou por terminarem em primeiro em cada pista numa prova Single Race.

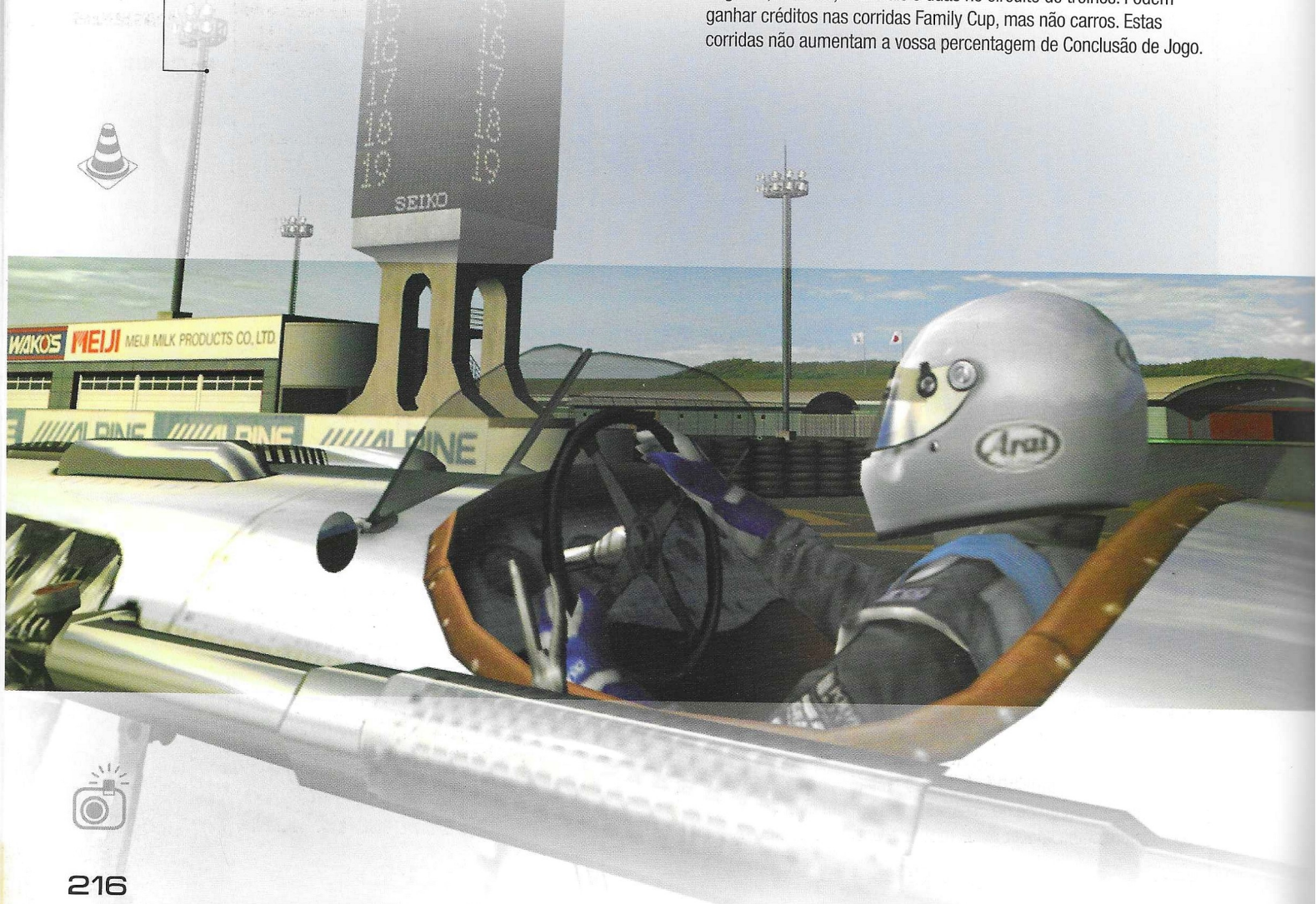
[9] **Modo de Jogo:** Tipo de corrida e número de corridas.

[10] **Pista/Voltas:** Nome(s) da pista e número de voltas.

[11] **Adversários:** Um exemplo representativo dos carros adversários. Há sempre um máximo de dez carros (três nos ralis). Se forem referidos poucos carros, o número de adversários potenciais é limitado, ou seja, menos de dez. Usem esta lista para verem contra que carros irão correr, depois escolham um carro (e *tuning* pré-corrida) adequado ao desafio que irão enfrentar.

Nem todas as provas estão disponíveis desde o início. Só podem participar no Gran Turismo World Championship depois de vencerem todas as provas Beginner e Professional. Vençam estas e desbloqueiam as corridas Extreme. Nos campeonatos, não é necessário acabar em primeiro lugar em todas as corridas: o que conta é ficar em primeiro nos pontos do campeonato. Finalmente, só têm acesso ao menu que contém as 16 corridas Endurance depois de atingirem uma percentagem de Conclusão de Jogo de 25% ou mais.

Além destas provas, podem escolher algumas pistas e participar num Family Cup. Estas corridas decorrem uma nos circuitos originais, urbanos, mundiais e duas no circuito de treinos. Podem ganhar créditos nas corridas Family Cup, mas não carros. Estas corridas não aumentam a vossa percentagem de Conclusão de Jogo.



[1] [2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Beginner

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Beginner	**Sunday Cup**	-	Normal ou sports	-	600, 500, 400, 300, 200, 100	Autobianchi A112 Abarth 1979	Single Race (5)	Autumn Ring Mini Reverse (2); Beginner Course Normal (4); High-Speed Ring Normal (2); Clubman Stage Route 5 Reverse (2); Twin Ring Motegi – West Short Course (3)	Alfa Romeo 147 2.0 Twinspark 2002; BMW 120i 2004; Citroen C3 1.6 2002; Fiat Punto HGT Abarth 2000; Mazda MX-5 (NA) 1989; MG MGF 1997; Peugeot 206 CC 2001; Renault Megane 2.0 16V 2003; Toyota Yaris RS 1.5 (J) 2000; Volkswagen Golf IV GTI 2001; etc
Beginner	**FF Challenge**	Transmissão: FF	Normal ou sports	-	1,000, 500, 400, 300, 200, 100	Mazda 6 Concept 2001	Single Race (5)	Midfield Raceway Reverse (2); Suzuka Circuit East Course (3); Hong Kong Reverse (2); Grand Valley East Section Normal (2); Twin Ring Motegi – East Short Course (2)	Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24V 2001; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V 2002; Dodge SRT4 2003; Honda CR-X del Sol SiR 1992; Mitsubishi FTO GP Version R 1997; Nissan Primera 20V 2001; Opel/Vauxhall Vectra 3.2 V6 2002; Peugeot 206 S16 1999; Renault Megane 2.0 16V 2003; Volkswagen Lupo GTI 2001; etc
Beginner	**FR Challenge**	Transmissão: FR	Normal ou sports	-	1,500, 500, 400, 300, 200, 100	Nissan Skyline 2000 GT-R (S544) 1957	Single Race (5)	Seattle Circuit Reverse (2); Tsukuba Circuit (3); Special Stage Route 5 Normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Motorland Reverse (4)	BMW 535i 2005; BMW M Coupe 1998; Chrysler 300C 2005; Honda S2000 2003; Lexus SC 300 1997; Mazda RX-7 Infini III (FC, J) 1990; Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002; Nissan 300ZX 2by2 (Z32) 1998; Nissan Silvia K's (S13) 1991; Nissan Skyline Sedan 350 GT-8 2002; etc
Beginner	**4WD Challenge**	Transmissão: 4WD	Normal ou sports	-	1,500, 500, 400, 300, 200, 100	Toyota Motor Triathlon Race Car 2004	Single Race (5)	Grand Valley East Section Normal (2); Autumn Ring Mini Reverse (4); Suzuka Circuit East Course (3); El Capitan Reverse (2); Fuji Speedway 90s (2)	Audi RS 6 2002; Audi TT Coupe 1.8T Quattro 2000; Ford RS200 1984; Hyundai Clix 2001; Nissan Stagea 25t RS Four S 1998; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Subaru Impreza Sedan WRX STI 2002; Toyota Caldina GT-Four 2002 ; Volkswagen Golf IV R32 2003; Volkswagen New Beetle RSi 2000; etc
Beginner	**MR Challenge**	Transmissão: MR	Normal ou sports	-	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Lotus Esprit Turbo HC 1987	Single Race (5)	Beginner Course Normal (5); Autumn Ring Reverse (2); New York Reverse (2); Fuji Speedway 90s (2); El Capitan Normal (2)	ASL Garaiya 2002; Renault Clio Renault Sport V6 24V 2000; Honda NSX Type R 2002; Honda NSX Type S Zero 1997; Lotus Elise 2000; Lotus Elise Type 72 2001; Lotus Esprit Turbo HC 1987; Opel Speedster 2000; Toyota MR2 GT-S 1997; Vauxhall VX220 2000
Beginner	**Lightweight K-Car Cup**	Comprimento: 3400 mm ou menos	Normal ou sports	-	2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Ginetta G4 1964	Single Race (3)	Motorland Normal (4); Tsukuba Circuit (3); Beginner Course Normal (7)	Daihatsu Copen Active Top 2002; Daihatsu Move Custom RS Limited 2002; Honda Beat 1991; Honda Beat Version Z 1993; Mazda Autozam AZ-1 1992; Mitsubishi Minica Dangan ZZ 1989; Nissan Pao 1989; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited 1987; Suzuki Cappuccino (EA21R) 1995; Suzuki Wagon R RR 1998; etc
Beginner	**Spider & Roadster**	Só descapotáveis	Normal ou sports	B	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Chrysler Prowler 2002	Single Race (3)	Twin Ring Motegi – East Short Course (2); Trial Mountain Circuit Reverse (2); Infineon Raceway – Sports Car Course (2)	Alfa Romeo Spider 3.0 V6 24V 2001; BMW Z4 2003; Lotus Elise 2000; Mazda MX-5 1800 RS (BB, J) 2000; MG TF160 2003; MG MGF 1997; Nissan 350Z Roadster (Z33) 2003; Peugeot 206 CC 2001; Toyota MR2 S Edition (J) 1999; Vauxhall VX220 2000; etc
Beginner	**Pickup Truck Race**	Dodge RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab; Toyota Tacoma X-Runner; Ford SVT F-150 Lightning; Chevrolet SSR; Chevrolet Silverado SST Concept	Normal ou sports	-	1,200, 600, 500, 400, 300, 200	Chevrolet Silverado SST Concept 2002	Single Race (3)	Fuji Speedway 90s (2); Laguna Seca Raceway (2); Seattle Circuit Reverse (2)	Chevrolet Silverado SST Concept 2002; Chevrolet SSR 2003; Dodge RAM 1500 Laramie Hemi Quad Cab 2004; Ford SVT F-150 Lightning 2003; Toyota Tacoma X-Runner 2004

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Professional

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Car)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Professional	**Clubman Cup**	-	Normal ou sports	B	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Mazda 6 MPS 2005	Single Race (5)	Apricot Hill Raceway Normal (3); Twin Ring Motegi – East Short Course (3); Seoul Central Reverse (4); Clubman Stage Route 5 Normal (5); Deep Forest Raceway Normal (3)	Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2005; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda Prelude Type S 1998; Lotus Elise 111R 2004; Mazda RX-7 Type RS-R (FD) 1997; Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991; Mitsubishi Lancer Evolution III GSR 1995; Opel Speedster Turbo 2000; TVR V8S 1991; etc
Professional	**Tuning Car Grand Prix**	-	Normal ou sports	A	Prémio de Campeonato: 20,000; Single Races: 10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Nissan Option Stream Z 2004	Championship Race (5)	Apricot Hill Raceway Reverse (3); Fuji Speedway 90s (3); Tokyo: Route 246 Normal (2); El Capitan Reverse (3); Tsukuba Circuit (5)	Amuse S2000 Street Version 2004; HPA Motorsports Stage II R32 2004; Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003; Mine's Lancer Evolution VI 2000; Nissan Nismo Skyline GT-R R-tune (R34) 1999; Opera Performance S2000 2004; Ruf CTR2 1996; Ruf CTR "Yellow Bird" 1987; Spoon S2000 2000; Trial Celica SS-II (ZZT231) 2003; etc
Professional	**Race of NA Sports**	Só para carros com motores aspirados	Normal ou sports	B	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Honda NSX-R Concept 2001	Single Race (5)	Infineon Raceway – Sports Car Course (3); Apricot Hill Raceway Reverse (3); Twin Ring Motegi – Road Course (3); Special Stage Route 5 Reverse (3); Trial Mountain Circuit Normal (3)	Acura NSX Coupe 1997; Audi S4 2003; BMW M3 CSL 2003; Callaway C12 2003; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Nissan 350Z (Z33) 2003; Pagani Zonda C12 2000; TVR T350C 2003; etc
Professional	**Turbo Sports Cars**	Só para carros com motores turbo	Normal ou sports	B	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003	Single Race (5)	Fuji Speedway 80s (3); Tokyo: Route 246 Reverse (2); High-Speed Ring Normal (3); New York Reverse (3); Midfield Raceway Normal (3)	Audi S4 1998; Ford Focus RS 2002; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Lotus Esprit Turbo HC 1987; Mazda RX-7 Type R Bathurst R (FD) 2001; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II Nür 2002; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Subaru Impreza STi Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Toyota Supra RZ 1997; etc
Professional	**Boxer Spirit**	Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B; Ruf RGT; Ruf 3400S; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1); etc	Normal ou sports	B	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Ruf CTR "Yellow Bird" 1987	Single Race (3)	Hong Kong Normal (4); Infineon Raceway – Sports Car Course (3); Deep Forest Raceway Reverse (3)	Ruf 3400S 2000; Ruf BTR 1986; Ruf CTR "Yellow Bird" 1987; Ruf CTR2 1996; Ruf RGT 2000; Subaru Impreza Coupe WRX TypeR STi Version VI (GC) 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STi (GC) 1994; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version V (GC) 1998; Subaru Impreza WRX STi Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B 2003; etc
Professional	**World Classics**	Modelos até 1970	Normal ou sports	iB	Prémio de Campeonato: 50,000; Single Races: 10,000, 6000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Mercedes-Benz Daimler Motor Carriage 1886	Championship Race (5)	Fuji Speedway 80s (2); El Capitan Reverse (2); Nürburgring Nordschleife (1); Côte d'Azur (2); Laguna Seca Raceway (2)	AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954; Ginetta G4 1964; Honda S800 1966; Lotus Elan S1 1962; Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mercury Cougar XR-7 1967; Nissan Skyline 1500 Deluxe (S50D-1) 1963; Toyota 2000GT 1967; etc
Professional	**World Compact**	Limite comprimento: 4000 mm ou menos	Normal ou sports	iB	Prémio de Campeonato: 30,000; Single Races: 7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Honda S800 RSC Race Car 1968	Championship Race (5)	Seattle Circuit Normal (3); Tsukuba Circuit (5); Grand Valley East Section Reverse (4); Hong Kong Reverse (4); Twin Ring Motegi – East Short Course (4)	Audi A2 1.4 2002; BMW 120i 2004; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Fiat Punto HGT Abarth 2000; Ford Ka 2001; Mazda 2 2003; Opel/ Vauxhall Tigra 1.6i 1999; Peugeot 206 S16 1999; Toyota bB 1.5Z X Version 2000; Volkswagen Polo GTI 2001; etc
Professional	**Supercar Festival**	Limite de Potência: 500 BHP ou mais; Só carros não-modificados	Normal ou sports	iA	15,000, 7,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Cizeta V16T 1994	Single Race (5)	Seoul Central Normal (8); Fuji Speedway 90s (6); New York Normal (6); Mid-Field Raceway Reverse (6); Infineon Raceway – Sports Car Course (6)	Audi Nuvolari Quattro 2003; Cadillac Cien 2002; Callaway C12 2003; Ford GT 2005; Mercedes-Benz SLR McLaren 2003; Nissan R390 GT1 Road Car 1998; Pagani Zonda C12S 7.3 2002; Saleen S7 2002; Tommy kaira ZZII 2000; Volkswagen W12 Nardo Concept 2001; etc
Professional	**Gran Turismo World Championship** *	-	-	iA	Prémio de Campeonato: 250,000; Single Races: 25,000, 7,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Ford GT LM Race Car Spec II 2004	Championship Race (10)	Tokyo: Route 246 Normal (10); Twin Ring Motegi Super Speedway (21); Hong Kong Normal (18); Seoul Central Reverse (19); El Capitan Normal (11); New York Normal (15); Opera Paris Reverse (18); Suzuka Circuit (9); Grand Valley Speedway Reverse (11); Circuit de la Sarthe I (4)	Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chaparral 2J Race Car 1970; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Mazda 787B Race Car 1991; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; etc

* Pré-requisito: ganhar todas as corridas Beginner e Professional

Extreme*

Categoria	Prova	Limitações/ Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prêmio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Extreme	**Gran Turismo All Stars**	-	-	A	Prêmio de Campeonato: 100,000; Single Races: 15,000, 7500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997	Championship Race (10)	High-Speed Ring Reverse (7); Fuji Speedway 80s (6); Laguna Seca Raceway (7); Autumn Ring Reverse (5); Test Course (3); Grand Valley Speedway Reverse (6); Suzuka Circuit (5); Infineon Raceway – Stock Car Course (8); Circuit de la Sarthe I (2); Nürburgring Nordschleife (2)	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998; Audi R8 Race Car 2001; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation GT Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc
Extreme	**Dream Car Championship**	-	-	S	Prêmio de Campeonato: 200,000; Single Races: 20,000, 8,000, 6,000, 5,000, 2,000, 1,000	Nissan GT-R Concept LM Race Car 2002	Championship Race (10)	Opera Paris Normal (7); Tokyo: Route 246 Reverse (4); Deep Forest Raceway Normal (3); Seoul Central Reverse (7); Hong Kong Normal (7); Test Course (2); Beginner Course Normal (27); Circuit de la Sarthe II (2); El Capitan Reverse (4); Côte d'Azur (7)	Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car 2002; Honda NSX-R PrototypeLM Race Car 2002; Jaguar XJ220 LM Race Car 2001; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Mitsubishi FTO Super Touring Car 1997; Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002; Pagani Zonda LM Race Car 2001; Subaru Impreza Super Touring Car 2001; Toyota RSC Rally Raid Car 2002; etc
Extreme	**Polyphony Digital Cup**	-	Normal ou sports	S	Prêmio de Campeonato: 200,000; Single Races: 20,000, 8,000, 6,000, 5,000, 2,000, 1,000	Opera Performance S2000 2004	Championship Race (10)	Twin Ring Motegi – Road Course (6); Seattle Circuit Reverse (7); Infineon Raceway – Stock Car Course (8); Tokyo: Route 246 Reverse (5); Fuji Speedway 2005 (6); Motorland Reversa (19); Circuit de la Sarthe I (2); El Capitan Reverse (6); Suzuka Circuit (5); Nürburgring Nordschleife (2)	Audi S3 2002; Chevrolet Camaro SS 1969; Ford GT '05; Honda Integra Type R (DC5) 2003; Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda RX-7 GT-Limited (FC, J) 1985; Mini One 2002; Peugeot 106 S16 2002; Subaru Impreza WRX STI Prodrive Style (GD, Type-I) 2001; Toyota Corolla Rorar Z Aero Tourer 2002; etc
Extreme	**Like the Wind**	-	-	S	20,000, 8,000, 6,000, 5,000, 2,000, 1,000	Volkswagen W12 Nardo Concept 2001	Single Race (1)	Test Course (5)	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998; BMW McLaren F1 GTR Race Car 1997; Chaparral 2J Race Car 1970; Gillet Vertigo Race Car 2004; Toyota Mioseta 88C-V Race Car 1989; Nissan R390 GT1 Race Car 1998; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo Courage C60 Race Car 2003; Peugeot 905 Race Car 1992; Toyota 7 Race Car 1970; etc
Extreme	**Formula GT World Championship**	-	-	S	Prêmio de Campeonato: 2,000,000; Single Races: 100,000, 25,000, 10,000, 5,000, 2,000, 1,000	Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989	Championship Race (15)	Tokyo: Route 246 Normal (60); Twin Ring Motegi Super Speedway (127); New York Normal (74); High-Speed Ring Normal (77); Grand Valley Speedway Normal (62); Circuit de la Sarthe I (23); Côte d'Azur (78); Seoul Central Normal (113); Infineon Raceway – Sports Car Course (76); Laguna Seca Raceway (85) Twin Ring Motegi – Road Course (64); Nürburgring Nordschleife (15); El Capitan Normal (64); Fuji Speedway 2005 (67); Suzuka Circuit (53)	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004
Extreme	**Real Circuit Tours**	-	-	A	15,000, 7,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Nissan Gran Turismo Skyline GT-R (PaceCar) 2001	Single Race (8)	Suzuka Circuit (6); Twin Ring Motegi – Road Course (8); Tsukuba Circuit (15); Laguna Seca Raceway (10); Infineon Raceway – Sports Car Course (9); Fuji Speedway 2005 GT (8); Circuit de la Sarthe I (3); Nürburgring Nordschleife (2)	Audi R8 Race Car 2001; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Ford GT LM Race Car 2002; Gillet Vertigo Race Car 2004; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Nissan R92CP Race Car 1992; Pagani Zonda LM Race Car 2001; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc
Extreme	**Premium Sports Lounge**	Mercedes-Benz SLR McLaren; Aston Martin Vanquish; Ford GT; BMW M3 GTR; Lotus Esprit V8; etc.; só carros não-modificados	Normal ou sports	B	12,000, 6,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Ford GT 2005	Single Race (5)	Côte d'Azur (4); Opera Paris Normal (5); Hong Kong Reverse (5); High-Speed Ring Reverse (4); New York Reverse (3)	Aston Martin DB9 Coupe 2003; Aston Martin V8 Vantage 1999; Callaway C12 2003; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Pagani Zonda C12S 7.3 2002; Saleen S7 2002; Shelby Series 1 Super Charged 2003; Spyker C8 Laviolette 2002; TVR Cerbera Speed Twelve 2000; etc

* Pré-requisito: completar todas as corridas das categorias Beginner e Profissional

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Endurance*

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Endurance	**Grand Valley 300 km**	-	-	iB	400,000, 100,000, 85,000, 65,000, 40,000, 11,000	Audi Auto Union V16 Type C Streamline 1937	Single Race (1)	Grand Valley Speedway Normal (60)	Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Audi A4 Touring Car 2004; Honda NSX-R ProtoType LM Race Car 2002; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Opel Calibra Touring Car 1994; Toyota Castrol Tom's Supra (JGTC) 2001; Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003; etc
Endurance	**Laguna Seca 200 miles**	-	-	A	200,000, 80,000, 65,000, 50,000, 25,000, 9,500	Ford GT40 Race Car 1969	Single Race (1)	Laguna Seca Raceway (90)	Callaway C12 2003; Chevrolet Camaro SS 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Dodge Viper SRT10 2003; Dodge Viper GTS 1999; Ford GT 2005; Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004; Saleen S7 2002; Shelby Series 1 Super Charged 2003; etc
Endurance	**Roadster 4h Endurance**	Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 1600 NR-A (J); Mazda MX-5 1.8 RS (J); Mazda MX-5 VR-Limited (J); etc	Normal ou sports	-	100,000, 60,000, 45,000, 35,000, 15,000, 8,000	Mazda RX-7 LM Race Car 2001	Single Race (1)	Tsukuba Circuit (Tempo: 4 horas)	Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda MX-5 J-Limited (NA, J) 1991; Mazda MX-5 J-Limited II (NA, J) 1993; Mazda MX-5 SR-Limited (NA, J) 1997; Mazda MX-5 S-Special Type I (NA, J) 1995; Mazda MX-5 1.8 RS (NB, J) 1998; Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000; Mazda MX-5 VR-Limited (NA, J) 1995; Mazda MX-5 V-Special Type II (NA, J) 1993
Endurance	**Tokyo R246 300 km**	-	-	iB	200,000, 80,000, 65,000, 50,000, 25,000, 9,500	Mitsubishi FTO Super Touring Car 1997	Single Race (1)	Tokyo: Route 246 Normal (60)	Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Ford Falcon XR8 Race Car 2000; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001; Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003; Opel Calibra Touring Car 1994; Toyota Esso Ultraflo Supra (JGTC) 2001; Vauxhall Astra Touring Car 2000; etc
Endurance	**Super Speedway 150 miles**	-	-	iB	200,000, 80,000, 65,000, 50,000, 25,000, 9,500	Honda NSX-R Prototype LM Race Car 2002	Single Race (1)	Twin Ring Motegi Super Speedway (100)	Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Ford GT LM Race Car 2002; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo Courage C60 Race Car 2003; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota 7 Race Car 1970; etc
Endurance	**Nürburgring 24h Endurance**	-	-	iB	1.200,000, 500,000, 300,000, 150,000, 120,000, 100,000	Formula Gran Turismo 2004	Single Race (1)	Nürburgring Nordschleife (Tempo: 24 horas)	Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992; ASL Arta Garaiya (JGTC) 2003; BMW M3 GTR Race Car 2001; Chaparral 2D Race Car 1967; Nissan C-West Razo Silvia (JGTC) 2001; Nissan Falken GT-R Race Car 2004; Opel Calibra Touring Car 1994; Spoon S2000 Race Car 2000; etc
Endurance	**Nürburgring 4h Endurance**	-	Normal ou sports	iB	200,000, 80,000, 65,000, 50,000, 25,000, 9,500	Chaparral 2D Race Car 1967	Single Race (1)	Nürburgring Nordschleife (Tempo: 4 horas)	Audi RS 4 2001; BMW M Coupe 1998; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda NSX Type R 2002; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Nissan Skyline GT-R V-spec II (R34) 2000; Opel Speedster Turbo 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004; etc
Endurance	**Suzuka 1000 km**	-	-	iB	350,000, 130,000, 70,000, 60,000, 30,000, 10,000	Lister Storm V12 Race Car 1999	Single Race (1)	Suzuka Circuit (172)	Ford Falcon XR8 2000; Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Honda NSX-R ProtoType LM Race Car 2002; Mazda RX-7 LM Race Car 2001; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Opel Astra Touring Car 2000; Toyota Esso Ultraflo Supra (JGTC) 2001; etc

* Pré-requisito: precisam de uma percentagem de conclusão de jogo de 25%

Categoria	Prova	Limitações/ Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prêmio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Endurance	**Motegi 8h Endurance**	-	Normal ou sports	A	120,000; 60,000; 50,000; 40,000; 15,000; 7,000	Honda NSX-R Prototype LM Road Car 2002	Single Race (1)	Twin Ring Motegi – Road Course (Tempo: 8 horas)	Amuse S2000 R1 2004; Honda Mugen S2000 2000; Nissan Nismo GT-R LM Road Going Version 1995; Opera Performance 350Z 2004; Opera Performance S2000 2004; Spoon Civic Type R (EK) 2000; Spoon Integra Type R (DC2) 1999; Spoon S2000 2000; Tom's X540 Chaser 2000; Trial Celica SS-II (ZZT231) 2003; etc
Endurance	**Tsukuba 8h Endurance**	-	Normal ou sports	B	150,000; 70,000; 55,000; 45,000; 20,000; 9,000	Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993	Single Race (1)	Tsukuba Circuit (Tempo: 9 horas)	Alfa Romeo GT 3.2 V6 24V 2004; Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2005; Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Honda NSX Type R 2002; Lotus Elise TTVR 2004; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan 350Z (Z33) 2003; Subaru Legacy B4 2.0 GT 2003; etc
Endurance	**Circuit de la Sarthe 24h I**	-	-	IA	1,200,000; 500,000; 300,000; 150,000; 120,000; 100,000	Audi R8 Race Car 2001	Single Race (1)	Circuit de la Sarthe I (Tempo: 24 horas)	Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999; etc
Endurance	**Circuit de la Sarthe 24h II**	-	-	IA	1,000,000; 400,000; 250,000; 120,000; 100,000; 80,000	Bentley Speed 8 Race Car 2003	Single Race (1)	Circuit de la Sarthe II (Tempo: 24 horas)	Ford GT40 Race Car 1969; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Mazda 787B Race Car 1991; Toyota Mitsubishi 88C-V Race Car 1989; Nissan R89C Race Car 1989; Nissan R92CP Race Car 1992; Peugeot 905 Race Car 1992; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989
Endurance	**Fuji 1000 km**	-	-	IA	750,000; 250,000; 120,000; 100,000; 80,000; 40,000	Nissan R92CP Race Car 1992	Single Race (1)	Fuji Speedway 90s (228)	Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca 2000; Ford GT40 Race Car 1969; Mazda 787B Race Car 1991; Nissan R390 GT1 Race Car 1998; Nissan R89C Race Car 1989; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; etc
Endurance	**Infineon World Sports Car Race**	-	-	IA	500,000; 120,000; 100,000; 80,000; 50,000; 12,000	Ford GT LM Race Car 2002	Single Race (1)	Infineon Raceway – Sports Car Course (Tempo: 2 horas e 45 min)	Audi R8 Race Car 2001; Bentley Speed 8 Race Car 2003; BMW V12 LMR Race Car 1999; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000; Jaguar XJR-9 Race Car 1988; Nissan R92CP Race Car 1992; Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004; Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989; Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999; etc
Endurance	**El Capitan 200 miles**	-	Normal ou sports	A	250,000; 100,000; 85,000; 65,000; 40,000; 11,000	Toyota Mitsuoka 88C-V Race Car 1989	Single Race (1)	El Capitan Normal (66)	Aston Martin V8 Vantage 1999; BMW M5 2005; Callaway C12 2003; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Dodge Viper GTS 1999; Lotus Motor Sport Elise 1999; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Shelby Series 1 Super Charged 2003; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR T350C 2003; etc
Endurance	**New York 200 mile race**	-	Normal ou sports	A	250,000; 100,000; 85,000; 65,000; 40,000; 11,000	Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971	Single Race (1)	New York Normal (76)	Aston Martin V8 Vantage 1999; Callaway C12 2002; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990; Dodge Viper GTS 1999; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Lotus Esprit Sport 350 2000; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Pagani Zonda C12 2002; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR T350C 2003; etc

* Pré-requisito: precisam de uma percentagem de conclusão de jogo de 25%

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Special Conditions

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Special	**Umbria Rally (Easy)**	-	-	A	5,000	Cadillac Cien 2002	Single Race (2)	Citta di Aria Normal (2); Citta di Aria Reverse (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980
Special	**Capri Rally (Easy)**	-	-	A	5,000	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Single Race (2)	Costa di Amalfi Normal (2); Costa di Amalfi Reverse (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980; etc
Special	**Grand Canyon Rally (Easy)**	-	Terra	A	5,000	Ford RS200 1984	Single Race (2)	Grand Canyon Normal (2); Grand Canyon Reverse (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; Renault 5 Turbo 1980; etc
Special	**Whistler Ice Race (Easy)**	-	Neve	A	5,000	Toyota RSC 2001	Single Race (2)	Ice Arena Normal (2); Ice Arena Reverse (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986
Special	**Chamonix Rally (Easy)**	-	Neve	A	5,000	Infiniti FX45 Concept 2002	Single Race (2)	Chamonix Normal (2); Chamonix Reverse (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986
Special	**George V Rally (Easy)**	-	-	A	5,000	Alpine A310 1600VE 1973	Single Race (2)	George V Paris Normal (2); George V Paris Reverse (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Toyota Celica 2000GT-Four (ST 165) 1986; Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991; etc
Special	**Swiss Alps Rally (Easy)**	-	Terra	A	5,000	Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001	Single Race (2)	Swiss Alps Normal (2); Swiss Alps Reverse (2)	Audi Quattro 1982; Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version II 1995; etc
Special	**Tour of Tahiti (Easy)**	-	Terra	A	5,000	Renault 5 Turbo 1980	Single Race (2)	Tahiti Maze Normal (2); Tahiti Maze Reverse (2)	Audi Quattro 1982; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car 1974; etc
Special	**Tsukuba Wet Race (Easy)**	-	-	A	5,000	Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001	Single Race (1)	Tsukuba Circuit – WET (2)	Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II Nür 2002; etc
Special	**Yosemite Rally I (Easy)**	-	Terra	A	5,000	Land Rover Range Stormer Concept 2004	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail I Normal (2); Cathedral Rocks Trail I Reverse (2)	Renault 5 Turbo 1980; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991; etc
Special	**Yosemite Rally II (Easy)**	-	Terra	A	5,000	Hyundai HCD6 2001	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail II Normal (2); Cathedral Rocks Trail II Reverse (2)	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991; Renault 5 Turbo 1980; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; etc
Special	**Umbria Rally (Normal)**	-	-	iB	10,000	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992	Single Race (2)	Citta di Aria Normal (3); Citta di Aria Reverse (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Mitsubishi Starion 4WD Rally Car 1984
Special	**Capri Rally (Normal)**	-	-	iB	10,000	Subaru Impreza Rally Car Prototype 2001	Single Race (2)	Costa di Amalfi Normal (3); Costa di Amalfi Reverse (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004
Special	**Grand Canyon Rally (Normal)**	-	Terra	iB	10,000	Mitsubishi CZ-3 Tarmac Rally Car 2002	Single Race (2)	Grand Canyon Normal (3); Grand Canyon Reverse (3)	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1996; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000
Special	**Whistler Ice Race (Normal)**	-	Neve	iB	10,000	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	Single Race (2)	Ice Arena Normal (3); Ice Arena Reverse (3)	Mitsubishi Lancer Evolution II GSR 1994; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Toyota Celica Rally Car (ST185) 1995
Special	**Chamonix Rally (Normal)**	-	Neve	iB	10,000	Subaru Impreza Rally Car 2001	Single Race (2)	Chamonix Normal (3); Chamonix Reverse (3)	Ford RS200 1984; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Peugeot 205 Turbo 16 1985
Special	**George V Rally (Normal)**	-	-	iB	10,000	Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985	Single Race (2)	George V Paris Normal (3); George V Paris Reverse (3)	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR 2004; Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004

Categoria	Prova	Limitações/ Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Special	**Swiss Alps Rally (Normal)**	-	Terra	iB	10,000	Toyota Celica GT-Four Rally Car (ST205) 1995	Single Race (2)	Swiss Alps Normal (3); Swiss Alps Reverse (3)	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1999; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000
Special	**Tour of Tahiti (Normal)**	-	Terra	iB	10,000	Ford Escort Rally Car 1998	Single Race (2)	Tahiti Maze Normal (3); Tahiti Maze Reverse (3)	Ford RS200 1984; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STI Spec C (GD; Type-R) 2004
Special	**Tsukuba Wet Race (Normal)**	-	-	iB	10,000	Mazda 6 Touring Car 2002	Single Race (1)	Tsukuba Circuit – WET (3)	Ford GT 2005; Mercedes-Benz SL 600 (R230) 2004; Saleen S7 2002
Special	**Yosemite Rally I (Normal)**	-	Terra	iB	10,000	Subaru Impreza Rally Car 1998	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail I Normal (3); Cathedral Rocks Trail I Reverse (3)	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STI (GC) 1994
Special	**Yosemite Rally II (Normal)**	-	Terra	iB	10,000	Toyota Celica GT-Four Rally Car (ST185) 1995	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail II Normal (3); Cathedral Rocks Trail II Reverse (3)	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2 2003; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 1999; Subaru Impreza Sedan WRX STI (GC) 1994
Special	**Umbria Rally (Hard)**	-	-	iA	20,000	Lancia Delta S4 Rally Car 1985	Single Race (2)	Citta di Arna Normal (5); Citta di Arna Reverse (5)	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Capri Rally (Hard)**	-	-	iA	20,000	Ford RS200 Rally Car 1985	Single Race (2)	Costa di Amalfi Normal (5); Costa di Amalfi Reverse (5)	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Grand Canyon Rally (Hard)**	-	Terra	iA	20,000	Mitsubishi Starion 4WD Rally Car 1984	Single Race (2)	Grand Canyon Normal (5); Grand Canyon Reverse (5)	Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Whistler Ice Race (Hard)**	-	Neve	iA	20,000	Nissan Bluebird Rally Car (510) 1969	Single Race (2)	Ice Arena Normal (5); Ice Arena Reverse (5)	Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Chamonix Rally (Hard)**	-	Neve	iA	20,000	Lancia Stratos Rally Car 1977	Single Race (2)	Chamonix Normal (5); Chamonix Reverse (5)	Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**George V Rally (Hard)**	-	-	iA	20,000	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986	Single Race (2)	George V Paris Normal (5); George V Paris Reverse (5)	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car 1986; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985
Special	**Swiss Alps Rally (Hard)**	-	Terra	iA	20,000	Nissan 240 RS Rally Car 1985	Single Race (2)	Swiss Alps Normal (5); Swiss Alps Reverse (5)	Lancia Delta S4 Rally Car 1985; Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Tour of Tahiti (Hard)**	-	Terra	iA	20,000	Mitsubishi Pajero Rally Raid Car 1985	Single Race (2)	Tahiti Maze Normal (5); Tahiti Maze Reverse (5)	Ford RS200 Rally Car 1985; Lancia Delta S4 Rally Car 1985; Renault 5 Maxi Turbo Rally Car 1985
Special	**Tsukuba Wet Race (Hard)**	-	-	iA	20,000	Ford GT Concept 2002	Single Race (1)	Tsukuba Circuit – WET (5)	Bentley Speed 8 Race Car 2003; Mazda 787B Race Car 2001; Mercedes-Benz Sauber C9 Race Car 1989; etc
Special	**Yosemite Rally I (Hard)**	-	Terra	iA	20,000	Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail I Normal (5); Cathedral Rocks Trail I Reverse (5)	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992; Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car 2003; Subaru Impreza Rally Car 2003
Special	**Yosemite Rally II (Hard)**	-	Terra	iA	20,000	Mitsubishi Pajero Evolution Rally Raid Car 2003	Single Race (2)	Cathedral Rocks Trail II Normal (5); Cathedral Rocks Trail II Reverse (5)	Lancia Delta HF Integrale Rally Car 1992; Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car 1999; Subaru Impreza Rally Car 2003

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

American

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
America	**All American Championship**	Apenas carros americanos	-	A	Prémio de Campeonato: 35,000; Single Races: 10,000, 6000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954	Championship Race (5)	Seattle Circuit Normal (5); Infineon Raceway – Sports Car Course (5); New York Normal (4); El Capitan Reverse (4); Laguna Seca Raceway (5)	Chaparral 2D Race Car 1967; Chaparral 2J Race Car 1970; Chevrolet Camaro LM Race Car 2001; Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C2) Race Car 1963; Dodge Viper GTS-R Team Oreca 2000; Ford GT40 Race Car 1969; Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998
America	**Stars and Stripes**	Apenas carros americanos; apenas carros não-modificados	Normal ou sports	iB	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Chevrolet Camaro LM Race Car 2001	Single Race (3)	Laguna Seca Raceway (3); Seattle Circuit Normal (3); Infineon Raceway – Stock Car Course (4)	Chevrolet Camaro SS 2000; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990; Dodge Viper GTS 1999; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004; Shelby Series 1 Super Charged 2003
America	**Muscle Car Competition**	Apenas carros americanos	Normal ou sports	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Chevrolet Chevelle SS 454 1970	Single Race (3)	New York Reverse (3); Laguna Seca Raceway (3); El Capitan Normal (3)	Callaway C12 2003; Chevrolet Camaro SS 2000; Dodge RAM 1500 Laramie Hemi 2004; Dodge SRT4 2003; Dodge Viper GTS 1999; Dodge Viper SRT10 2003; Ford Mustang GT 2005; Ford Mustang SVT Cobra R 2000; Ford SVT F-150 Lightning 2003
America	**Old Muscle Car Competition**	Apenas carros americanos; modelos até 1980	Normal ou sports	B	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Plymouth Super Bird 1970	Single Race (3)	New York Normal (2); Infineon Raceway – Sports Car Course (2); Seattle Circuit Normal (2)	Buick Special 1962; Chevrolet Camaro Z28 302 1969; Chevrolet Chevelle SS 454 1970; Chevrolet Corvette Stingray L46 350 1969; Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971; Mercury Cougar XR-7 1967; Plymouth Super Bird 1970; Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964; Shelby Cobra 427 1967; Shelby Mustang G.T. 350R 1965; etc

European

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Europe	**Pan Euro Championship**	Apenas carros europeus	Normal ou sports	iB	Prémio de Campeonato: 45,000; Single Races: 12,000, 6,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Jaguar XJ220 LM Race Car 2001	Championship Race (5)	Opera Paris Normal (6); Grand Valley Speedway Normal (5); Circuit de la Sarthe I (2); Côte d'Azur (6); Nürburgring Nordschleife (2)	Aston Martin DB9 Coupe 2003; BMW M5 2005; Cizeta V16T 1994; Jaguar XJ220 1992; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Lotus Motor Sport Elise 1999; Pagani Zonda C12 2000; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR Tuscan Speed Six 20000; etc
Europe	**British GT Series**	Apenas carros britânicos	Normal ou sports	iA	Prémio de Campeonato: 45,000; Single Races: 12,000, 6,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Jaguar E-Type Coupe 1961	Championship Race (5)	Grand Valley Speedway Normal (3); Fuji Speedway 90s (3); El Capitan Normal (3); Infineon Raceway – Sports Car Course (3); Midfield Raceway Reverse (3)	Aston Martin DB9 Coupe 2003; Lotus Esprit Sport 350 2000; Lotus Esprit V8 2002; Lotus Esprit V8 SE 2098; Jaguar XJ220 1992; TVR T350C 2003; TVR Cerbera Speed Six 1997; TVR Griffith 500 1994; TVR Tamora 2002; TVR Tuscan Speed Six 2000; etc
Europe	**British Lightweight Series**	Apenas carros britânicos; 1000 kg ou menos	Normal ou sports	B	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Lotus Europa Special 1971	Single Race (3)	Autumn Ring Normal (2); Apricot Hill Raceway Reverse (2); Special Stage Route 5 Normal (2)	Ginetta G4 1964; Mini Marcos GT 1970; Lotus Elan S1 1962; Lotus Elise 2000; Lotus Elise Type 72 2001; Triumph Spitfire 1500 1974
Europe	**Deutsche Touring Car Meisterschaft**	Audi A4 Touring Car, Audi Abt TT-R Touring Car, Opel Astra Touring Car, Mercedes-Benz CLK Touring Car, Opel Calibra Touring Car, etc. (apenas carros europeus DTM)	-	iA	Prémio de Campeonato: 75,000; Single Races: 15,000, 7,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	Championship Race (5)	Opera Paris Normal (6); Midfield Raceway Normal (6); High-Speed Ring Reverse (5); Nürburgring Nordschleife (1); Fuji Speedway 2005 GT (5)	Audi Abt TT-R Touring Car 2002; Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993; Mercedes-Benz AMG 190 E Evolution II Touring Car 1992; Audi A4 Touring Car 2004; Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000; Opel Astra Touring Car 2000; Opel Calibra Touring Car 1994

Categoria	Prova	Limitações/ Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Europe	**La Festa Italiana**	Apenas carros italianos; apenas carros não-modificados	Normal ou sports	B	5,000, 2,000, 1,000, 500, 400, 300	Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI 1993	Single Race (3)	Autumn Ring Reverse (2); Côte d'Azur (2); Indiana Raceway – Sports Car Course (2)	Alfa Romeo 147 GTA 2002; Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V 1998; Alfa Romeo 166 2.5 V6 24V Sportronic 1998; Alfa Romeo GT 3.2 V6 24V 2004; Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24V 2001; Alfa Romeo Spider 3.0 V6 24V 2001; Fiat Coupe Turbo Plus 2000; Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1991
Europe	**Tour Franco Championnat**	Apenas carros franceses; apenas carros não-modificados	Normal ou sports	A	Prémio de Campeonato: 25,000; Single Races: 10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Citroen 2CV Type-A 1954	Championship Race (5)	Opera Paris Normal (4); Circuit de la Sarthe I (1); Special Stage Route 5 Normal (3); Grand Valley Speedway Reverse (3); Côte d'Azur (3)	Citroen C5 V6 Exclusive 2003; Renault Clio Renault Sport V6 24V 2000; Venturi Berlinetta R/S Coupe 1999; Peugeot 106 Rallye 2003; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Peugeot 206 S16 2003; Renault Avantime 2002; Renault 5 Turbo 1980; Renault Megane 2.0 16V 2003; Renault Megane 2.0 16V Coupe 2000; etc
Europe	**Europe Classic Car League**	Apenas carros europeus; Modelos até 1970	Normal ou sports	B	Prémio de Campeonato: 30,000; Single Races:10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Mercedes-Benz Benz Patent Motor Wagen 1886	Championship Race (5)	Nürburgring Nordschleife (1); Fuji Speedway 80s (2); Opera Paris Reverse (2); Suzuka Circuit (1); Deep Forest Raceway Reverse (2)	AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Fiat 500F 1965; Ginetta G4 1964; Jaguar E-Type Coupe 1961; Lotus Elan S1 1962; Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mini Marcos GT 1970; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968; etc
Europe	**Euro Hot Hatch League**	Apenas carros não-modificados; Alfa Romeo 147 GTA, Peugeot 206 RC, Renault Clio Renault Sport 2.0 16V, Mini Cooper S, Volkswagen Golf V GTI, etc.	Normal ou sports	B	Prémio de Campeonato: 45,000; Single Races: 12,000, 6,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Volvo 240 GLT Estate 1988	Championship Race (5)	Twin Ring Motegi – East Short Course (3); Opera Paris Normal (4); Trial Mountain Circuit Reverse (3); Suzuka Circuit East Course (5); Special Stage Route 5 Reverse (3)	Alfa Romeo 147 GTA 2002; Audi S3 2002; Audi A3 3.2 Quattro 2003; BMW M Coupe 1998; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V 2002; Mini Cooper-S 2002; Peugeot 106 Rallye 2003; Peugeot 205 Turbo 16 1985; Peugeot 206 RC 2002; Volkswagen Golf IV R32 2002; etc
Europe	**1000 Miles!**	Modelos até 1970; apenas carros não-modificados	Normal ou sports	-	Prémio de Campeonato: 300,000; Single Races: 150,000, 75,000, 20,000, 10,000, 5,000, 2,000	Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963	Championship Race (4)	Nürburgring Nordschleife (25); Opera Paris Normal (95); Côte d'Azur (99); Circuit de la Sarthe II (25)	AC Cars 427 S/C 1966; Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966; Fiat 500F 1965; Honda S800 1966; Isuzu 117 Coupe 1968; Jaguar E-Type Coupe 1961; Mazda 110S (L10A) 1967; Nissan Fairlady 2000 (SR311) 1968; Nissan Skyline 2000 GT-R (S54A) 1967; Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968; etc
Europe	**Schwarzwald Liga A**	Apenas carros alemães; Até 300 BHP; BMW 330i, Audi A3 3.2 Quattro, Volkswagen Golf V GTI, Opel Speedster Turbo, Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor, etc	Normal ou sports	A	5,000, 2,000, 1,000, 500, 400, 300	BMW M3 GTR Race Car 2001	Single Race (3)	Trial Mountain Circuit Normal (3); Opera Paris Reverse (4); Autumn Ring Normal (4)	Audi A3 3.2 Quattro 2003; Audi S3 2002; Audi TT Coupe 3.2 Quattro 2003; BMW 330i 2003; BMW M Coupe 1998; BMW Z4 2003; Volkswagen Golf IV R32 2003
Europe	**Schwarzwald Liga B**	Apenas carros alemães; Mais de 300 BHP; Mercedes-Benz SLR McLaren, BMW M3, Audi RS 6, Ruf R07, Volkswagen W12 Nardo Concept, etc.	Normal ou sports	B	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992	Single Race (5)	Nürburgring Nordschleife (1); Tokyo: Route 246 Normal (2); Fuji Speedway 90s (3); High-Speed Ring Reverse (3); Suzuka Circuit (2)	Audi S4 2003; Audi RS 4 2001; Audi RS 6 Avant 2002; BMW M3 2004; BMW M3 CSL 2003; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2002; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004; Volkswagen Golf V GTI 2005; etc

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Japanese

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Japan	**Japan Championship**	Apenas carros japoneses	Normal ou sports	A	Prémio de Campeonato: 35,000; Single Races: 7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	Championship Race (5)	Fuji Speedway 90s (5); Tsukuba Circuit (10); Tokyo: Route 246 Reverse (5); Twin Ring Motegi – Road Course (4); Suzuka Circuit (4)	Honda NSX Type R 2002; Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2003; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mitsubishi 3000GT VR-4 Turbo (J) 1998; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; Nissan Skyline Coupe 350GT 2003; Nissan Skyline GT-R V-spec II 2000; Subaru Impreza Sedan WRX STi Version VI 1999; Subaru Legacy B4 2.0 GT 2003; Toyota Supra RZ 1997; etc
Japan	**All Japan GT Championship**	-	-	iA	Prémio de Campeonato: 100,000; Single Races: 15,000, 7,500, 5,000, 4,000, 1,500, 800	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	Championship Race (10)	Tokyo: Route 246 Normal (5); Suzuka Circuit East Course (12); Seoul Central Normal (10); Fuji Speedway 90s (6); Twin Ring Motegi Super Speedway (12); Laguna Seca Raceway (7); Hong Kong Normal (9); Twin Ring Motegi – Road Course (6); Fuji Speedway 2005 GT (6); Suzuka Circuit (5)	Honda Castrol Mugen NSX (JGTC) 2000; Honda Raybrig NSX (JGTC) 2000; Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003; Nissan Loctite Zexel GT-R (JGTC) 2000; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Pennzoil Zexel GT-R (JGTC) 2001; Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003; Toyota Castrol Tom's Supra (JGTC) 2000 / 2001; Toyota Denso Sard Supra GT (JGTC) 2000; Toyota WoodOne Tom's Supra (JGTC) 2003; etc
Japan	**Japanese 70s Classics**	Apenas carros japoneses; modelos desde 1970 até 1979; Apenas carros não-modificados	Normal ou sports	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10) 1970	Single Race (5)	Fuji Speedway 80s (2); Autumn Ring Mini Reverse (4); Tsukuba Circuit (3); Motorland Reverse (4); Trial Mountain Circuit Normal (2)	Honda 1300 Coupe 9 S 1970; Honda Civic 1500 3door CX 1979; Mitsubishi Galant GTO MR 1970; Mitsubishi Lancer 1600 GSR 1973; Mitsubishi Mirage 1400GLX 1978; Nissan 240ZG (HS30) 1971; Nissan Bluebird Hardtop 1800SSS (910) 1979; Nissan Fairlady Z 280 Z-L 2seater (S130) 1978; Nissan Skyline 2000GT-R (KPGC110) 1973; Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970; etc
Japan	**Japanese 80s Festival**	Apenas carros japoneses; Modelos desde 1980 até 1989; Apenas carros não-modificados	Normal ou sports	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Mitsubishi HSR-II Concept 1989	Single Race (5)	El Capitan Normal (3); Clubman Stage Route 5 Reverse (5); Tsukuba Circuit (5); Apricot Hill Raceway Reverse (3); Suzuka Circuit (2)	Honda Ballade Sports CR-X 1.5i 1983; Honda Civic 1500 3door 25i 1983; Mazda RX-7 GT-Limited (FC, J) 1985; Mitsubishi Lancer EX 1800 GSR IC Turbo 1983; Nissan Exa Canopy L.A.Version Type S 1988; Nissan Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30) 1984; Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986; Toyota Celica XX 2800GT 1981; Toyota Corolla Levin GT-APEX 1983; Toyota MR2 1600 G 1986; etc
Japan	**Japanese 90s Challenge**	Apenas carros japoneses; Modelos desde 1990 até 1999; Apenas carros não-modificados	Normal ou sports	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Nissan Nismo 400R 1996	Single Race (5)	Apricot Hill Raceway Normal (3); Grand Valley East Section Reverse (4); Twin Ring Motegi – East Short Course (3); Special Stage Route 5 Reverse (3); Fuji Speedway 90s (3)	Honda CR-X SiR 1990; Honda Integra Type R (DC2) 1995; Honda Prelude Si VTEC 1991; Mazda MX-5 S-Special Type I (J) 1995; Mitsubishi Eclipse GT 1995; Mitsubishi FTO GR 1994; Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Nissan 200SX 1996; Nissan Silvia K's (S13) 1991; Nissan Silvia Q's Aero (S14) 1996; etc
Japan	**Japanese Compact Cup**	Apenas carros japoneses; 4000 mm ou menos	Normal ou sports	B	Prémio de Campeonato: 15,000; Single Races: 2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Honda Life Step Van 1972	Championship Race (5)	Twin Ring Motegi – East Short Course (2); Autumn Ring Mini Reverse (4); Tsukuba Circuit (3); Deep Forest Raceway Reverse (2); Suzuka Circuit East Course (3)	Honda Jazz 1.4 dsi Se Sp 2001; Mazda Demio (J) 1999; Mazda 2 2003; Mitsubishi Colt 1.5 Sport X Version 2002; Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002; Nissan March G# 1999; Nissan Micra 2003; Toyota bB 1.5Z X Version 2000; Toyota ist 1.5S 2002; Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J) 2000; etc

Corridas de Fabricantes

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Carros Americanos	**Chevrolet: Corvette Festival**	Chevrolet Corvette Z06 (C5); Chevrolet Corvette Grand Sport (C4); Chevrolet Corvette ZR-1 (C4); Chevrolet Corvette Stingray L46 350; Chevrolet Corvette Coupe (C2); etc	-	iB	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Chevrolet Corvette Z06 (C2) Race Car 1963	Single Race (5)	Seattle Circuit Normal (4); Laguna Seca Raceway (4); New York Reverse (4); Infineon Raceway – Sports Car Course (4); El Capitan Normal (4)	Chevrolet Corvette Coupe (C2) 1963; Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996; Chevrolet Corvette Stingray L46 350 1969; Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000; Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) 1990
Carros Americanos	**Chevrolet: Camaro Meeting**	Chevrolet Camaro SS; Chevrolet Camaro Z28 Coupe; Chevrolet Camaro IROC-Z Concept; Chevrolet Camaro Z28 302; etc	-	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Chevrolet Camaro IROC-Z Concept 1988	Single Race (3)	Seoul Central Normal (4); El Capitan Reverse (3); Midfield Raceway Normal (3)	Chevrolet Camaro IROC-Z Concept 1988; Chevrolet Camaro SS 1969 / 2000; Chevrolet Camaro Z28 302 1969; Chevrolet Camaro Z28 Coupe 1997 / 1998

Categoria	Prova	Limitações/ Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Carros Americanos	**Chrysler: Crossfire Trophy**	Chrysler Crossfire	-	A	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Dodge Viper GTS-R Concept 2000	Single Race (3)	Seattle Circuit Reverse (2); Twin Ring Motegi Super Speedway (3); Trial Mountain Circuit Reverse (2)	Chrysler Crossfire 2004
Carros Americanos	**Saleen: Saleen S7 Club**	Saleen S7	-	B	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Nike One 2022	Single Race (5)	Circuit de la Sarthe I (2); El Capitan Normal (4); Special Stage Route 5 Reverse (4); Suzuka Circuit (3); Infineon Raceway – Sports Car Course (4)	Saleen S7 2002
Carros Americanos	**Shelby: Shelby Cobra Cup**	Shelby Series 1 Super Charged; Shelby Cobra 427; Shelby Mustang G.T. 350R	-	B	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Shelby Mustang G.T. 350R 1965	Single Race (5)	Seattle Circuit Reverse (2); High-Speed Ring Reverse (2); New York Normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Trial Mountain Circuit Reverse (2)	Shelby Cobra 427 1967
Carros Britânicos	**Aston Martin: Aston Martin Festival**	Aston Martin Vanquish; Aston Martin DB9 Coupe; Aston Martin DB7 Vantage Coupe; Aston Martin V8 Vantage	Normal/ ao sports	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Aston Martin DB9 Coupe 2003	Single Race (3)	Fuji Speedway 90s (2); Hong Kong Normal (3); Autumn Ring Normal (2)	Aston Martin V8 Vantage 1993; Aston Martin DB7 Vantage Coupe 2000; Aston Martin Vanquish 2004; Aston Martin DB9 Coupe 2003
Carros Britânicos	**Lotus: Elise Trophy**	Lotus Elise 111R; Lotus Elise Type 72; Lotus Elise; Lotus Motor Sport Elise; Lotus Elise Sport 190; etc	-	A	Prémio de Campeonato: 30,000; Single Races: 7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Lotus Elise Type 72 2001	Championship Race (3)	Tokyo: Route 246 Normal/ T (); Autumn Ring Reverse (2); Special Stage Route 5 Reverse (2); Hong Kong Normal (2); Apricot Hill Raceway Normal (2)	Lotus Elise 2000; Lotus Elise 111S 2003; Lotus Elise 111R 2004; Lotus Elise Sport 190 1998; Lotus Elise Type 72 2001; Lotus Motor Sport Elise 1999
Carros Britânicos	**Lotus: Lotus Classic**	Lotus Europa Special; Lotus Elan S1	-	-	Prémio de Campeonato: 10,000; Single Races: 2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Lotus Elan S1 1962	Championship Race (5)	Hong Kong Reverse (2); Laguna Seca Raceway (2); El Capitan Normal (2); Tsukuba Circuit (3); Apricot Hill Raceway Reverse (2)	Lotus Elan S1 1962; Lotus Europa Special 1971
Carros Britânicos	**MG: MG Festival**	MG TF160; MG MGF	-	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	MG MGF 1997	Single Race (5)	Hong Kong Reverse (2); Suzuka Circuit (1); Opera Paris Normal (2); Motorland Normal (4); Grand Valley East Section Reverse (2)	MG MGF 1997; MG TF160 2003
Carros Britânicos	**Mini: Mini Sports Meeting**	Mini Cooper-S; Mini Cooper; Mini One	-	-	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Marcos Mini Marcos GT 1970	Single Race (5)	Opera Paris Normal (2); Tokyo: Route 246 Normal (1); Clubman Stage Route 5 Reverse (2); Seattle Circuit Normal (2); New York Reverse (2)	Mini Cooper 2002; Mini Cooper-S 2002; Mini One 2002
Carros Britânicos	**TVR: Blackpool Racers**	TVR 7350C; TVR Tamora; TVR Tuscan Speed Six; TVR Cerbera Speed Six; TVR Griffith 500; etc	-	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	TVR Cerbera Speed Twelve 2000	Single Race (5)	Suzuka Circuit East Course (5); Special Stage Route 5 Normal (3); Laguna Seca Raceway (3); Opera Paris Normal (4); Fuji Speedway 2005 (3)	TVR Cerbera Speed Six 2000; TVR Cerbera Speed Twelve 2000; TVR Griffith 500 1994; TVR T350C 2003; TVR Tamora 2002; TVR Tuscan Speed Six 2000; TVR V8S 1991
Carros Britânicos	**Triumph: Spitfire Cup**	Triumph Spitfire 1500	-	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Triumph Spitfire 1500 1974	Single Race (5)	El Capitan Normal (2); Twin Ring Motegi – West Short Course (3); Autumn Ring Mini Reverse (4); Clubman Stage Route 5 Normal (3); Seoul Central Reverse (2)	Triumph Spitfire 1500 1974
Carros Franceses	**Citroen: 2HP – 2CV Classics**	Citroen 2CV Type A	-	-	Prémio de Campeonato: 10,000; Single Races: 2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Citroen 2CV Type A 1954	Championship Race (5)	Opera Paris Reverse (1); Côte d'Azur (1); Autumn Ring Mini Normal (2); Deep Forest Raceway Reverse (1); Tsukuba Circuit (2)	Citroen 2CV Type A 1954
Carros Franceses	**Renault: Clio Trophy**	Renault Clio Renault Sport V6 Phase 2; Renault Clio Renault Sport 2.0 16V; Renault Clio Renault Sport V6 24V; Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car	-	B	Prémio de Campeonato: 50,000; Single Races: 10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000	Championship Race (5)	Suzuka Circuit (3); Twin Ring Motegi – Road Course (4); Tsukuba Circuit (7); Deep Forest Raceway Normal (4); El Capitan Reverse (4)	Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000
Carros Franceses	**Renault: Megane Cup**	Renault Megane 2.0 16V; Renault Megane 2.0 16V Coupe	-	A	Prémio de Campeonato: 35,000; Single Races: 7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Renault Avantime 2002	Championship Race (5)	Suzuka Circuit East Course (3); Opera Paris Normal (3); Laguna Seca Raceway (2); Seoul Central Normal (3); Côte d'Azur (2)	Renault Megane 2.0 16V 2003

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Carros Franceses	**Peugeot: 206 Cup**	Peugeot 206 RC; Peugeot 206 CC; Peugeot 206 S16; Peugeot 206 Rally Car	-	iB	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Peugeot 205 Turbo 16 Rally Car 1985	Single Race (5)	Opera Paris Normal (4); Tsukuba Circuit (5); Motorland Reverse (8); Suzuka Circuit East Course (5); Côte d'Azur (3)	Peugeot 206 S16 1999; Peugeot 206 RC 2003; Peugeot 206 CC 2001
Carros Franceses	**Alpine: Renault Alpine Cup**	Alpine A310 1600VE; Alpine A110 1600S	-	A	Prémio de Campeonato: 50,000; Single Races: 7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Alpine A110 1600S 1973	Championship Race (5)	Tokyo: Route 246 Normal (2); Trial Mountain Circuit Normal (3); Opera Paris Reverse (3); Special Stage Route 5 Normal (2); Grand Valley Speedway Normal (2)	Alpine A110 1600S 1973; Alpine A310 1600VE 1973
Carros Alemães	**Audi: A3 Cup**	Audi A3 3.2 Quattro	-	-	2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Audi Pikes Peak Quattro 2003	Single Race (3)	Suzuka Circuit East Course (3); Midfield Raceway Normal (2); Laguna Seca Raceway (2)	Audi A3 3.2 Quattro 2003
Carros Alemães	**Audi: Tourist Trophy**	Audi TT Coupe 3.2 Quattro; Audi Abt TT-R Touring Car; Audi TT Coupe 1.8T Quattro	-	B	Prémio de Campeonato: 20,000; Single Races: 5,000, 2,000, 1,000, 900, 800, 500	Audi Le Mans Quattro 2003	Championship Race (3)	El Capitan Normal (2); Tokyo: Route 246 Reverse (1); Deep Forest Raceway Reverse (2)	Audi TT Coupe 1.8T Quattro 2000; Audi TT Coupe 3.2 Quattro 2003
Carros Alemães	**BMW: 1 Series Trophy**	BMW 120i; BMW 120d	-	-	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	BMW 2002 Turbo 1973	Single Race (3)	Grand Valley Speedway Normal (1); Infineon Raceway – Sports Car Course (2); Twin Ring Motegi – East Short Course (2)	BMW 120d 2004; BMW 120i 2004
Carros Alemães	**BMW: Club "M"**	BMW M5; BMW M3; BMW M3 CSL; BMW M3 GTR; BMW M Coupe; etc	-	A	Campeonato: 35,000; Single Races: 10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	BMW M3 GTR 2003	Championship Race (5)	El Capitan Reverse (2); Apricot Hill Raceway Normal (3); Opera Paris Reverse (4); Suzuka Circuit (2); Nürburgring Nordschleife (1)	BMW M Coupe 1998; BMW M3 2004; BMW M3 CSL 2003; BMW M3 GTR 2003; BMW M5 2005
Carros Alemães	**Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow**	Mercedes-Benz SL 600 (R230); Mercedes-Benz SLR Mc Laren; Mercedes-Benz SL 500 (R230); Mercedes-Benz E 55 AMG; Mercedes-Benz CLK 55 AMG; etc	-	A	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	Single Race (3)	Fuji Speedway 90s (3); Nürburgring Nordschleife (1); Opera Paris Normal (3)	Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evolution II 1991; Mercedes-Benz A 160 Avantgarde 1998; Mercedes-Benz CL 600 2000; Mercedes-Benz CLK 55 AMG 2000; Mercedes-Benz E 55 AMG 2002; Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor 1998; Mercedes-Benz SLR McLaren 2003; etc
Carros Alemães	**Mercedes-Benz: SL Challenge**	Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230); Mercedes-Benz SL 600 (R230); Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230); Mercedes-Benz SL 500 (R230); Mercedes-Benz 300 SL Coupe; etc	-	iB	10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954	Single Race (3)	Apricot Hill Raceway Normal (4); Fuji Speedway 80s (4); El Capitan Normal (4)	Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954; Mercedes-Benz SL 500 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002; Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) 2002; Mercedes-Benz SL 600 (R129) 1998; Mercedes-Benz SL 600 (R230) 2004; Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) 2004
Carros Alemães	**Opel: Speedster Trophy**	Opel Speedster Turbo; Opel Speedster	-	iB	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Opel Calibra Touring Car 1994	Single Race (5)	Grand Valley Speedway Normal (3); Autumn Ring Reverse (4); Suzuka Circuit East Course (4); Infineon Raceway – Sports Car Course (3); Seattle Circuit Normal (3)	Opel Speedster 2000; Opel Speedster Turbo 2000
Carros Alemães	**Volkswagen: Beetle Cup**	Volkswagen New Beetle 2.0; Volkswagen New Beetle RSi; Volkswagen New Beetle Cup Car; Volkswagen Beetle 1100 Standard (Type-11)	-	B	Prémio de Campeonato: 25,000; Single Races: 2,500, 1,000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Beetle 1100 Standard (Type-11) 1949	Championship Race (5)	Fuji Speedway 90s (2); Twin Ring Motegi – Road Course (2); Tsukuba Circuit (3); Suzuka Circuit (1); Fuji Speedway 2005 (2)	Volkswagen New Beetle Cup Car 2000
Carros Alemães	**Volkswagen: Lupo Cup**	Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J); Volkswagen Lupo 1.4; Volkswagen Lupo GTI; Volkswagen Lupo Cup Car	-	A	Prémio de Campeonato: 25,000; Single Races: 5,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Karmann Ghia Coupe (Type-1) 1968	Championship Race (5)	Fuji Speedway 90s (2); Nürburgring Nordschleife (1); Tsukuba Circuit (3); Suzuka Circuit (1); Infineon Raceway – Sports Car Course (2)	Volkswagen Lupo Cup Car 2000; Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J) 2003
Carros Alemães	**Volkswagen: GTi Cup**	Volkswagen Golf V GTI; Volkswagen Lupo GTI; Volkswagen Polo GTI; Volkswagen Golf IV GTI; Volkswagen Golf I GTI; etc	-	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Volkswagen Golf I GTI 1976	Single Race (5)	Hong Kong Reverse (2); Tsukuba Circuit (3); Opera Paris Normal (2); Midfield Raceway Reverse (2); Deep Forest Raceway Reverse (2)	Volkswagen Lupo GTI 2001; Volkswagen Polo GTI 2001; Volkswagen Golf I GTI 1976; Volkswagen Golf IV GTI 2001; Volkswagen Golf V GTI 2005

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Carros Italianos	**Alfa Romeo: GTA Cup**	Alfa Romeo 147 GTA; Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600	-	-	2,000; 500; 400; 300; 200; 100	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965	Single Race (3)	Grand Valley East Section Reverse (2); Tsukuba Circuit (3); Apricot Hill Raceway Normal (2)	Alfa Romeo 147 GTA 2002; Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965
Carros Japoneses	**Daihatsu: Copen Race**	Daihatsu Copen Active Top; Daihatsu Copen Detachable Top	-	B	7,500; 5,000; 2,500; 1,000; 500; 300	Daihatsu Sirion X4 (J) 2000	Single Race (3)	Tsukuba Circuit (2); Motorland Normal (3); Autumn Ring Mini Normal (3)	Daihatsu Copen Active Top 2002; Daihatsu Copen Detachable Top 2002
Carros Japoneses	**Daihatsu: Midget II Race**	Daihatsu Midget II D-Type	-	-	2,000; 500; 400; 300; 200; 100	Daihatsu Midget 1963	Single Race (1)	Motorland Reverse (4)	Daihatsu Midget II D-Type 1968
Carros Japoneses	**Honda: Type R Meeting**	Honda Civic Type R (EP); Honda Integra Type R (DC5); Honda NSX Type R; Honda ACCORD Euro-R; Honda Integra Type R (DC2); etc	-	IB	10,000; 8,000; 4,000; 2,000; 1,000; 500	Honda HSC 2003	Single Race (5)	Twin Ring Motegi – Road Course (4); Autumn Ring Reverse (5); Suzuka Circuit (4); Motorland Reverse (10); Tsukuba Circuit (10)	Honda Accord Euro-R 2000; Honda Civic Type R (EK) 1998; Honda Civic Type R (EP) 2001 / 2004; Honda Integra Type R (DC2) 1995 / 1998 / 1999; Honda Integra Type R (DC5) 2002; Honda NSX Type R 1992 / 2002
Carros Japoneses	**Honda: Civic Race**	Honda Civic Type R (EP); Honda Civic Type R (EK); Honda Civic SiR-II (EG); Honda Civic 1500 3door 25i; Honda Civic 1500 3door CX; etc	-	B	5,000; 2,000; 1,000; 500; 800; 500	Honda Mugen Metal Civic Si Race Car 1987	Single Race (5)	Twin Ring Motegi – East Short Course (2); Suzuka Circuit East Course (3); Deep Forest Raceway Normal (2); Autumn Ring Mini Normal (3); Midfield Raceway Reverse (2)	Honda Civic 1500 3door 25i 1983; Honda Civic 1500 3door CX 1979; Honda Civic SiR-II (EG) 1991 / 1992 / 1993 / 1995; Honda Civic Type R (EK) 1998; Honda Civic Type R (EP) 2001
Carros Japoneses	**Isuzu: Isuzu Sports Classics**	Isuzu Piazza XE; Isuzu Bellett 1600 GT-R; Isuzu 117 Coupe	-	-	2,000; 500; 400; 300; 200; 100	Isuzu 117 Coupe 1968	Single Race (3)	Tsukuba Circuit (3); Fuji Speedway 80s (2); Trial Mountain Circuit Normal (2)	Isuzu 117 Coupe 1968; Isuzu Bellett 1600 GT-R 1969; Isuzu Piazza XE 1981
Carros Japoneses	**Mazda: Club "RE"**	Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD); Mazda RX-8 Type S (J); Mazda RX-7 Type R (FD); (J); Mazda RX-7 GT-X (PC, J); Mazda 1105 (L10B); etc	-	B	5,000; 2,500; 1,000; 900; 800; 500	Mazda 1105 (L10A) 1967	Single Race (5)	Laguna Seca Raceway (2); Autumn Ring Reverse (2); Special Stage Route 5 Reverse (2); Opera Paris Normal (2); Suzuka Circuit (1)	Mazda 1105 (L10B) 1968; Mazda RX-7 GT-Limited (PC, J) 1985; Mazda RX-7 Infini III (FC, J) 1986; Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2002; Mazda RX-7 Type RS-R (FD) 1997; Mazda RX-7 Type R Bathurst R (FD) 2001; Mazda RX-7 Type RZ (FD) 2000; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; etc
Carros Japoneses	**Mazda: MF-A Roadster Club**	Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 1600 NR-A (J); Mazda MX-5 1800 RS (J); Mazda MX-5 VR-Limited (J); etc	-	B	Prémio de Campeonato: 15,000; Single Races: 2,000; 1,000; 500; 400; 300; 200	Mazda MX-Crossport 2005	Championship Race (5)	Twin Ring Motegi – East Short Course (2); Tokyo Route 246 Normal (1); Clubman Stage Route 5 Reverse (2); Tsukuba Circuit (3); Trial Mountain Circuit Normal (2)	Mazda MX-5 (NA) 1989; Mazda MX-5 1.8 RS (NB, J) 1998; Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000; Mazda MX-5 VR-Limited (NA, J) 1995; Mazda MX-5 J-Limited (NA, J) 1991; Mazda MX-5 S-Special Type I (NA, J) 1995; Mazda MX-5 SR-Limited (NA, J) 1997; Mazda MX-5 V-Special Type II (NA, J) 1993; etc
Carros Japoneses	**Mazda: MF-A RX-8 Cup**	Mazda RX-8 Type E (J); Mazda RX-8 Type S (J); Mazda RX-8; Mazda RX-8 Concept (Type-I); Mazda RX-8 Concept (Type-II); etc	-	B	Prémio de Campeonato: 15,000; Single Races: 2,000; 1,000; 500; 400; 300; 200	Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001	Championship Race (5)	Laguna Seca Raceway (2); Special Stage Route 5 Normal (2); Fuji Speedway 90s (2); El Capitan Normal (2); Tsukuba Circuit (3)	Mazda RX-8 Type E (J) 2002; Mazda RX-8 Type S (J) 2003; Mazda RX-8 2003
Carros Japoneses	**Mitsubishi Motors: Evolution Meeting**	Mitsubishi Lancer Evolution VIII MR GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VIII GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR; Mitsubishi Lancer Evolution V GSR; etc	-	B	2,000; 1,000; 500; 400; 300; 200	Mitsubishi Lasser 1600 GSR Rally Car 1974	Single Race (3)	Clubman Stage Route 5 Normal (3); Fuji Speedway 80s (2); Tokyo Route 246 Normal (1)	Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992; Mitsubishi Lancer Evolution II GSR 1994; Mitsubishi Lancer Evolution III GSR 1995; Mitsubishi Lancer Evolution IV GSR 1996; Mitsubishi Lancer Evolution V GRS 1998; Mitsubishi Lancer Evolution VI RS Tommi Makinen Edition 2000; Mitsubishi Lancer Evolution VI GSR 2001; Mitsubishi Lancer Evolution VIII RS 2003; etc
Carros Japoneses	**Mitsubishi Motors: Mirage Cup**	Mitsubishi Mirage Cyborg ZR; Mitsubishi Mirage 1400GLX	-	-	Prémio de Campeonato: 15,000; Single Races: 2,000; 800; 400; 300; 200; 100	Mitsubishi / Concept 2003	Championship Race (5)	Tsukuba Circuit (3); Autumn Ring Normal (2); Special Stage Route 5 Normal (2); Laguna Seca Raceway (2); Suzuka Circuit (1)	Mitsubishi Mirage 1400GLX 1978; Mitsubishi Mirage Cyborg ZR 1997
Carros Japoneses	**Nissan: Race of the Red "R" Emblem**	Nissan Skyline Sport Coupe (BLR4-3); Nissan Skyline 1500Deluxe (S50D-1); Nissan Skyline 2000GT-R (S54A); Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000GT-R (KPGC10); Nissan Skyline 2000 GT-R (KPGC110); etc	-	IA	12,000; 8,500; 5,000; 4,000; 1,500; 800	Nissan Nismo GT-R LM Road Going Version 1995	Single Race (5)	Twin Ring Motegi – Road Course (10); Trial Mountain Circuit Reverse (6); Fuji Speedway 80s (4); New York Reverse (6); Suzuka Circuit (6)	Nissan Skyline 2000GT-R (KPGC110) 1972; Nissan Skyline GT-R 1991 / 1997 / 2000; Nissan Skyline GT-R Special Color Midnight Purple III 2000; Nissan Skyline GT-R Vspec II Nür 2002; Nissan Skyline GTS-R (R31) 1987; Nissan Skyline GT-R Hard Top 2000 (KPGC10) 1970; Nissan Skyline HT 2000 RS-X Turbo C (R30) 1984; Nissan Skyline HT 2000 Turbo RS (R30) 1982; etc

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
LICENÇAS
CONCLUSÃO DO JOGO
DRIVING MISSIONS
CORRIDAS

Categoria	Prova	Limitações/Carros Permitidos	Pneus	Licença	Prémio (Cr.)	Troféu (Carro)	Modo de Jogo	Pista (Voltas)	Adversários
Carros Japoneses	**Nissan: Micra Brothers**	Nissan Micra; Nissan Cube EX (FF/CVT); Nissan March G#; Nissan Pao; Nissan Be-1; etc	-	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Nissan mm-R Cup Car 2001	Single Race (3)	Autumn Ring Mini Normal (4); Suzuka Circuit East Course (3); Grand Valley East Section Reverse (2)	Nissan Be-1 1987; Nissan March G# 1999; Nissan Micra 2003; Nissan Pao 1989
Carros Japoneses	**Nissan: Silvia Sisters**	Nissan Silvia Spec R Aero (S15); Nissan 200SX (S14); Nissan Silvia K's (S13); Nissan 200SX; Nissan Silvia Varietta (S15); etc	-	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Nissan Sileighty 1998	Single Race (3)	Tsukuba Circuit (3); Special Stage Route 5 Normal (2); Fuji Speedway 90s (2)	Nissan 200SX 1996; Nissan 200SX (S14) 1996; Nissan Silvia 240RS (S100) 1983; Nissan Silvia K's (S13) 1988 / 1991; Nissan Silvia Q's Aero (S14) 1993 / 1996; Nissan Silvia Spec R Aero (S15) 1999; Nissan Silvia Spec S Aero (S15) 1999; Nissan Silvia Varietta (S15) 2000; etc
Carros Japoneses	**Nissan: Club "Z"**	Nissan Fairlady Z Version ST (Z33); Nissan 350Z Roadster (Z33); Nissan 300ZX 2seater (Z32); Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31); Nissan 240ZG (HS30); etc	-	A	7,500, 5,000, 2,500, 1,000, 500, 300	Nissan 240ZG (HS30) 1971	Single Race (5)	New York Normal (3); Tokyo: Route 246 Reverse (2); El Capitan Normal (3); Laguna Seca Raceway (3); Grand Valley Speedway Reverse (2)	Nissan 240ZG (HS30) 1971; Nissan 300ZX 2by2 (Z32) 1998; Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1998; Nissan 350Z (Z33) 2003; Nissan Fairlady 2000 (SR311) 1968; Nissan Fairlady Z Version ST (Z33) 2002; Nissan Fairlady Z 280 Z-L 2seater 1978; Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31) 1983
Carros Japoneses	**Subaru: Subaru 360 Race**	Subaru 360	-	A	3,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Subaru 360 1958	Single Race (1)	Tsukuba Circuit (3)	Subaru 360 1958
Carros Japoneses	**Subaru: Stars of Pleiades**	Subaru Impreza Sedan WRX STi sp.C; Subaru Impreza Sedan WRX STi; Subaru Impreza Wagon STi Ver. VI; Subaru Legacy Touring Wagon 3.0 R; Subaru Legacy B4 2.0 GT Spec B; etc	-	iB	Prémio de Campeonato: 75,000; Single Races: 10,000, 6,000, 4,000, 3,000, 1,000, 500	Subaru Impreza Super Touring Car 2001	Championship Race (5)	Tsukuba Circuit (5); Trial Mountain Circuit Normal (3); Suzuka Circuit (2); Deep Forest Raceway Reverse (3); Laguna Seca Raceway (3)	Subaru Impreza Coupe R STi Ver. VI '99; Subaru Impreza Sedan WRX STi sp.C '04; Subaru Impreza Sedan WRX STi Ver.III '96; Subaru Impreza Sedan WRX STi Ver.VI '99; Subaru Legacy B4 2.0GT '03; Subaru Legacy B4 RSK '98; Subaru Legacy Touring Wagon GT-B '96; Subaru Legacy Wagon 2.0GT '03; etc
Carros Japoneses	**Suzuki: Suzuki K-Car Cup**	Suzuki MR Wagon Sport; Suzuki Alto Lapin Turbo; Suzuki Wagon R RR; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited; Suzuki Cappuccino (EA21R); etc.	-	B	5,000, 2,000, 1,000, 900, 800, 500	Suzuki Concept-S2 2003	Single Race (3)	Autumn Ring Mini Reverse (4); Tsukuba Circuit (3); Motorland Normal (4)	Suzuki Alto Lapin Turbo 2002; Suzuki Alto Works RS-Z 1997; Suzuki Alto Works Suzuki Sport Limited 1997; Suzuki Cappuccino (EA11R) 1991; Suzuki Cappuccino (EA21R) 1995; Suzuki Kei Works 2002; Suzuki MR Wagon Sport 2004; Suzuki Wagon R RR 1998
Carros Japoneses	**Suzuki: Suzuki Concepts**	Suzuki Concept-S2; Suzuki GSX-R/4	-	-	2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Suzuki GSX-R/4 2001	Single Race (3)	Twin Ring Motegi – West Short Course (4); Seattle Circuit Normal (2); Tsukuba Circuit (3)	Suzuki Concept-S2 2003; Suzuki GSX-R/4 2001
Carros Japoneses	**Toyota: Altezza Race**	Lexus IS200 (J); Lexus IS200; Lexus IS300 Sport Cross; Toyota Altezza Touring Car	-	B	2,000, 1,000, 500, 400, 300, 200	Toyota Altezza Touring Car 2001	Single Race (5)	Tsukuba Circuit (3); Suzuka Circuit (1); Apricot Hill Raceway Normal (2); Twin Ring Motegi – Road Course (2); Fuji Speedway 2005 (2)	Lexus IS200 1998; Lexus IS200 (J) 1998; Lexus IS300 Sport Cross 2001
Carros Japoneses	**Toyota: Vitz Race**	Toyota Yaris RS Turbo (J); Toyota Yaris RS 1.5 (J); Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J); Toyota Yaris F (J)	-	-	2,000, 500, 400, 300, 200, 100	Toyota Yaris RS Turbo (J) 2002	Single Race (5)	Fuji Speedway 90s (2); Suzuka Circuit East Course (3); Twin Ring Motegi – East Short Course (2)	Toyota Yaris F (J) 1999; Toyota Yaris RS 1.5 (J) 2000; Toyota Yaris RS Turbo (J) 2002; Toyota Yaris U Euro Sport Edition (J) 2000
Carros Coreanos	**Hyundai: Hyundai Sports Festival**	Hyundai Coupe FX; Hyundai HCD6; Hyundai Clix; Hyundai Accent Rally Car	-	B	5,000, 2,000, 1,000, 900, 800, 500	Hyundai Clix 2001	Single Race (5)	Autumn Ring Normal (2); Hong Kong Normal (2); Grand Valley East Section Normal (2); Tsukuba Circuit (3); Seoul Central Normal (2)	Hyundai Coupe FX 2001

GUIA DE CORRIDAS

Agora que já conhecem as técnicas fundamentais de corrida, como modificar os carros e o tipo de corridas que GT 4 tem para oferecer (e o que podem ganhar), saibam como pôr em prática todo esse conhecimento. O objectivo é ganhar todas as corridas com o mínimo tempo e esforço e gastando o mínimo de Créditos possível.

CONCLUSÃO DE JOGO: 100%

Se querem atingir uma percentagem de Conclusão de Jogo de 100%, têm de ganhar ouro em todas as 522 corridas, completar os 33 campeonatos em primeiro lugar e dominar as 34 missões de condução. Vão gostar de saber que as licenças e Family Cups não contam para esta percentagem.

As vitórias nas corridas fazem subir a vossa percentagem de Conclusão do Jogo cerca de 0,169%. Cada vitória num campeonato faz subir mais 0,169%. Assim, há seis posições de ícones de troféus nos ecrãs de entrada nos campeonatos: uma para a prova principal, e uma por cada corrida. Se vencerem um campeonato de cinco corridas, podem ganhar um máximo de 6 x 0,169%. Lembrem-se que não é necessário terminar em primeiro em todas as pistas para ganhar um campeonato. Mais tarde podem entrar numa corrida para arrecadar os troféus que faltam.

A extensão e dificuldade de uma corrida não tem nada a ver com a percentagem que a vitória acrescentará à vossa percentagem de Conclusão de Jogo. Duas voltas e um primeiro lugar em Autumn Ring Mini na Sunday Cup e uma vitória na corrida de 24 horas de Nürburgring valem-vos 0,169%. A percentagem de Conclusão de Jogo é sempre apresentada com um dígito antes do ponto e é sempre arredondada para baixo.

UM BOM INÍCIO

Cada jogador tem um objectivo diferente quando começa a jogar o modo Gran Turismo. Pode ser arrecadar créditos com um carro potente, entrar num stand e comprar o carro mais espectacular que os recursos permitam ou apenas divertir-se entrando em algumas corridas. Embora não haja nada de errado em saltar directamente para as corridas competitivas ou andar à procura de pechinchas, as licenças são um bom ponto de partida. Se se quiserem familiarizar com o jogo, recomendamos que comecem por superar algumas licenças. Além de vos ajudar a aprender técnicas de corrida fundamentais e a ganhar uma ideia global das performances dos carros, também ganham carros como prémios.

O vosso objectivo a curto prazo deverá ser passar a Licença National A com um nível de bronze, em que recebem um valioso Pontiac Sunfire GXP Concept '02. Se acharem que uma determinada licença é demasiado difícil, não se preocupem, e não se sintam obrigados a insistir até conseguirem superá-la. Avancem e experimentem um teste diferente.

Como *Gran Turismo 4* é um simulador de corridas, e não apenas uma aproximação *arcade* da condução a alta velocidade, a curva de dificuldade inicial é algo exigente para os estreantes. O jogo torna-se mais fácil e o seu percurso não-linear significa que nem sequer têm forçosamente de completar as licenças já. Porque não compram um carro usado? A vossa primeira prova deverá ser na Sunday Cup (nas provas Beginner). Com um pouco de prática nesta série de corridas acessíveis, as licenças deverão tornar-se mais acessíveis quando voltarem a enfrentá-las pela segunda vez.

Os Fãs Têm uma Vantagem à Partida

Os fãs de Gran Turismo 3 *devem ter à mão um cartão de memória com o seu* save *do jogo quando jogarem* GT4 *pela primeira vez. Graças a um generoso "bónus de lealdade", podem transferir até 100.000 créditos para* GT4. *Entrem no modo Gran Turismo, vão a Home no World Map, seleccionem Status e pressionem* START *para transferirem os fundos.*

Esta vantagem inicial mudará a forma como agem nos primeiros dias no modo Gran Turismo: podem comprar carros e upgrades interditos aos jogadores menos sortudos. Mas mesmo que não tenham um save *de* GT3, *há um bom número de carros altamente competitivos que podem comprar com o vosso limitado orçamento inicial.*

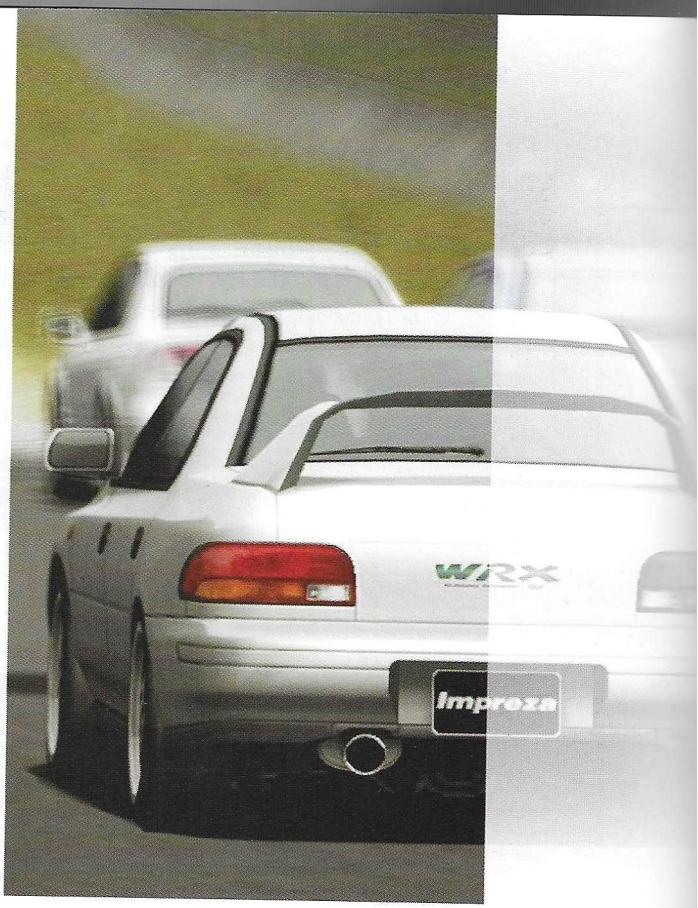
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

PECHINCHAS

Se querem comprar um carro pelo preço mais baixo possível, ou seja, grátis, podem escolher vários; basta completar as licenças B e A. Se isto vos parece muito difícil, pelo menos numa fase tão inicial da vossa carreira de piloto, terão de investir os vossos créditos num carro em segunda mão. A não ser que tenham um save de *Gran Turismo 3* que possa incrementar as vossas finanças, afastem-se dos stands por agora.

Encontram algumas verdadeiras pechinchas na gama de 10.000 créditos – vejam a tabela Pechinchas com uma lista dos melhores carros usados disponíveis. Não esperem entrar numa das lojas Used Car e sair de lá com o carro dos vossos sonhos: mais à frente terão todo o tempo para comprar bombas. Nesta altura a vossa prioridade é obter um carro que ganhe corridas, e tudo o resto – questões estéticas, etc. – é irrelevante. Optem por um carro que ofereça uma boa relação qualidade/preço e que tenha uma relação Peso/Potência baixa. Como têm um orçamento limitado e os prémios em dinheiro para os iniciados são escassos, escolham um carro que seja adequado a mais do que uma competição.

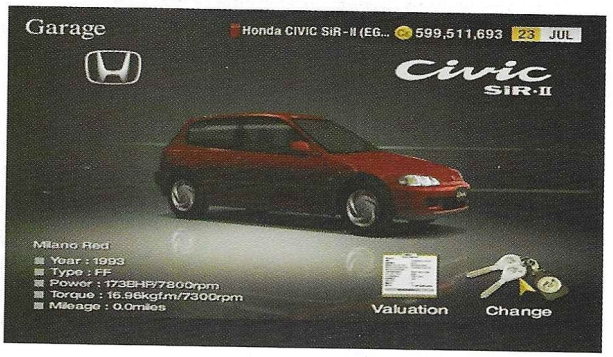
Os carros seguintes são excelentes escolhas para começar: baratos, suficientemente potentes e versáteis. Claro que precisam sempre de alguma perícia para vencer as provas Beginner, e a simples compra destes carros não garante lugares no pódio. Se estiverem com problemas, leiam atentamente os capítulos dedicados às pistas e ao *tuning* e aprendam dicas bem úteis.



Mitsubishi Lancer Evolution GSR 1992: 9,582 Créditos
O vosso dinheiro é à justa para comprar este carro, que tem 225 BHP. Depois de uma mudança de óleo por 50 créditos na GT Auto, podem "esticá-lo" até uns impressionantes 249 BHP. Com esta potência à vossa disposição, deverão conseguir arrebatar a vitória no Sunday Cup das provas Beginner. Também podem participar no desafio 4WD e ainda no Mitsubishi Evolution Meeting. No entanto, precisam de uma licença National B para entrar nesta prova exclusiva deste fabricante. Além disso, mesmo comparado com os carros dos vossos adversários, o Lancer é relativamente inferior em termos de potência, por isso há que lhe fazer um upgrade ou demonstrar uma perícia de génio em pista para ganhar. O Lancer está disponível até ao dia 28. Depois dos quatro primeiros ciclos de jogo, está disponível cerca de 75% do tempo; em termos estatísticos, não estará disponível durante um em cada quatro ciclos de jogo.

Mazda MX-5 (NA) 1989: 5,949 Créditos
Este clássico tem pouco mais de 100 BHP, mas com o seu baixo preço podem investir em peças de *tuning* para lhe melhorar a performance. Depois de vencerem a Sunday Cup, perceberão que o MX-5 pode entrar no desafio FR, na corrida Spider & Roadster e na prova Mazda NR-A Roadster Club.

Honda Civic SiR-II (EG) 1993: 5,732 Créditos
Se quiserem ganhar créditos o mais rápido possível, este Civic é a melhor opção. Com 151 BHP, não é o carro mais potente, mas depois de uma mudança de óleo e da instalação de um chip de competição, podem aumentar para 173 BHP. Agora invistam numa redução de peso (menu Other na loja de *tuning*) e participem na Sunday Cup. Reservem o prémio em dinheiro e vendam o Autobianchi Abarth que ganham. Agora já têm dinheiro suficiente para um turbo de fase 2. Já podem entrar no desafio FF, na Honda Civic Cup ou, depois de terem a licença National A, no rali de Capri, a competição mais lucrativa de *Gran Turismo 4*. Descubram porquê na página 235.



Pechinchas: Os Carros Usados Mais Eficientes por menos de 10.000 Cr.

Primeira Aparição	Fabricante	Nome	Ano	Preço (Cr.)	Relação Peso/Potência
029-035	Subaru	Impreza Sedan WRX STi (GC)	1994	9,722	5.041
022-028	Subaru	Impreza Sedan WRX STi Version II (GC)	1995	9,617	5.061
001-007	Mitsubishi	Lancer Evolution GSR	1992	9,582	5.511
022-028	Toyota	MR2 GT-S	1997	9,495	5.670
022-028	Honda	Integra Type R (DC2)	1995	7,797	5.856
064-070	Mazda	RX-7 Infini III (FC, J)	1990	9,463	6.283
001-007	Nissan	Silvia K's (S13)	1991	7,136	6.290
029-035	Nissan	200SX (S14)	1996	9,082	6.345
001-007	Honda	Civic Type R (EK)	1998	9,990	6.354
057-063	Mitsubishi	FTO GP Version R	1997	7,559	6.389
029-035	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1991	9,313	6.462
001-007	Nissan	Skyline GTS-t Type M (R32)	1989	8,347	6.462
078-084	Mitsubishi	FTO GPX	1994	8,004	6.464
001-007	Honda	Civic Type R (EK)	1997	9,990	6.481
036-042	Mitsubishi	Eclipse GT	1995	7,496	6.520
050-056	Nissan	Skyline HT 2000 Turbo RS (R30)	1983	8,812	6.528
092-098	Nissan	200SX	1996	8,742	6.559
029-035	Nissan	Silvia K's Aero (S14)	1993	8,868	6.595
008-014	Honda	Prelude Si VTEC	1991	7,717	6.598
029-035	Toyota	Celica SS-II (ST202)	1997	7,475	6.630
043-049	Honda	Prelude Type S	1996	9,285	6.684
036-042	Mitsubishi	Mirage Cyborg ZR	1997	6,677	6.709
001-007	Mazda	RX-7 GT-X (FC, J)	1990	8,700	6.720
001-007	Mitsubishi	Galant 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	9,733	6.734

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

VENDA DE CARROS

Embora seja óptimo ter a garagem cheia de carros, vender os que vão ganhando é uma boa forma de aumentar os créditos. Se um carro pode ser vendido, o preço de revenda é cerca de 22% do valor do carro novo (não se aplica aos carros em segunda mão). Consultem a lista que começa na página 180 e conheçam o valor máximo de revenda para os carros troféu. Não podem vender *concept cars*, mas também duvidamos que o queiram fazer.

As peças de *tuning* caras não sobem o valor de revenda. Se precisarem de vender um carro modificado, não recebem créditos extra por isso. Assim, é importante planear muito bem o *tuning*. Na pior das hipóteses teriam de investir em converter um carro num monstro das pistas, só para serem ultrapassados por carros adversários superiores em todas as provas disponíveis. Se forem obrigados a vender um carro para comprar outro, perderão o dinheiro gasto no *tuning*.

Os carros ganhos nas primeiras horas de jogo não são particularmente valiosos. Podem arrecadar 3.300 créditos pelo VW Lupo 1.4, o carro troféu por passar a licença National B no nível de bronze. (Teoricamente poderiam usar este carro para entrar na VW Lupo Cup, mas não é potente o suficiente, e até os pilotos experientes terão dificuldades em acompanhar Lups adversários superiores). Podem vender o Autobianchi A112 Abarth 1979, o prémio por vencerem a Sunday Cup, por mais de 8.000 créditos. É tentador, mas também podem participar com ele na Lightweight K-Car Cup que, com um pouco de *tuning*, têm hipóteses de vencer. É por isso que devem sempre pensar bem antes de vender um carro ganho: poderá ser uma boa escolha para outra corrida.

Se venderem um bom caro ganho, nem tudo está perdido: podem simplesmente vencer novamente essa prova. A próxima vez que participarem ela, confirmem que querem apagar os vossos recordes anteriores. Esta regra tem uma excepção importante: os carros ganhos nas licenças, Driving Missions e por uma determinada percentagem de conclusão de jogo só são oferecidos uma vez. Pensem **muito** bem antes de os vender!

Vender carros comprados nas lojas Used Cars não é uma acção lucrativa. Em geral recuperam cerca de 60% do seu preço mínimo (a quantia mais baixa da gama de preços do carro usado). Isto também se aplica aos carros 6.2 Miles Cars: o seu preço de revenda também se baseia no preço mínimo.

Carros Troféus com os Valores de Revenda Mais Altos

Prova	Fabricante	Nome	Ano	Preço de Revenda (Cr.)	Relação Peso/Potência
Nürburgring 24h Endurance (Endurance) / 100% conclusão de jogo	Polyphony Digital	Formula Gran Turismo	2004	1,593,749	0.608
Circuito Sarthe 24h II (Endurance)	Bentley	Speed 8 Race Car	2003	1,189,999	1.424
Circuito Sarthe 24h I (Endurance)	Audi	R8 Race Car	2001	956,249	1.480
Formula GT World Championship (Extreme)	Mercedes-Benz	Sauber C 9 Race Car	1989	743,749	1.240
El Capitan 200 miles (Endurance)	Toyota	Minolta 88C-V Race Car	1989	743,749	1.063
30: 1 Lap Magic (Mission)	Nissan	R89C Race Car	1989	743,749	1.125
Gran Turismo All Stars (Extreme)	BMW	McLaren F1 GTR Race Car	1997	743,749	1.552
Deutsche Touring Car Meisterschaft (Europe)	Mercedes-Benz	AMG CLK-GTR Race Car	1998	743,749	1.645
Laguna Seca 200 miles (Endurance)	Ford	GT40 Race Car	1969	743,749	1.996
Fuji 1000 km (Endurance)	Nissan	R92CP Race Car	1992	743,749	1.125
Opel: Speedster Troph (Carros Alemães)	Opel	Calibra Touring Car	1994	371,874	2.476
Schwarzwald Liga B (Europe)	Mercedes-Benz	AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car	1992	371,874	2.593
21: Slipstream Battle (Mission)	Pagani	Zonda LM Race Car	2001	318,749	1.740
Dream Car Championship (Extreme)	Nissan	GT-R Concept LM Race Car	2002	318,749	1.757
Japan Championship (Japan)	Nissan	Fairlady Z Concept LM Race Car	2002	318,749	1.815
Pan Euro Championship (Europe)	Jaguar	XJ220 LM Race Car	2001	318,749	2.145
Super Speedway 150 miles (Endurance)	Honda	NSX-R Prototype LM Race Car	2002	318,749	2.158
Tokyo R246 300 km (Endurance)	Mitsubishi	FTO Super Touring Car	1997	318,749	2.279
Tsukuba 9h Endurance (Endurance)	Nissan	Calsonic Skyline GT-R Race Car	1993	286,874	2.291
All Japan GT Championship (Japan)	Nissan	Motul Pitwork Z (JGTC)	2004	286,874	2.323
Yosemite Rally I (Hard) (Special)	Suzuki	Escudo Dirt Trial Car	1998	265,624	0.804
Umbria Rally (Hard) (Special)	Lancia	Delta S4 Rally Car	1985	265,624	1.952
George V Rally (Hard) (Special)	Peugeot	205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car	1986	265,624	1.996
Capri Rally (Hard) (Special)	Ford	RS200 Rally Car	1985	265,624	2.300
Capri Rally (Easy) (Special)	Toyota	RSC Rally Raid Car	2002	265,624	2.364

COMO UM RELÂMPAGO

Se entrarem numa corrida com um carro superior – como a Sunday Cup com o potente Pontiac Sunfire GXP Concept 2002 – há uma forte probabilidade de se depararem com um "fenómeno" de *GT4*: um adversário que anda bastante mais rápido do que os outros. No exemplo da Sunday Cup, é o MGF 1997. Se ainda estão a adaptar-se ao jogo e não conseguem tirar partido da potência do vosso carro para ultrapassar este rival, não entrem em pânico. Cancelem a corrida ou terminem-na para ganharem experiência e alguns créditos pelo segundo lugar. Não escolham Retry no menu seguinte: abandonem a corrida. Agora seleccionem novamente a pista e voltem à grelha de partida. Com alguma sorte, o adversário ultra-rápido não aparece na próxima corrida. Poderá ser necessário repetir o processo várias vezes.

Este "superadversário", em teoria, poderá ser encontrado em qualquer corrida. Se se virem a braços com um, vale a pena fazer um desvio de volta ao ecrã Events. Se o carro não estiver na grelha de partida seguinte, terá valido a pena. No entanto, não partam do princípio que todos os carros rápidos são este "superadversário". Nas provas de dificuldade mais alta em que irão participar à medida que avançam no jogo, é cada vez mais rápido e afasta-se ainda mais do que nas provas Beginner.

Jogar Pelo Seguro

Na fase inicial da vossa carreira de piloto, em que os recursos são limitados e todos os créditos contam, pode ser boa ideia desactivar a opção de Autosave no menu Options. Se comprarem uma peça de tuning *cara que não vos proporciona o sucesso que esperavam, podem desligar o jogo e carregar o vosso último* save. *Claro que é fundamental que se lembrem de gravar manualmente antes de comprarem a peça. Além disso, não se esqueçam de gravar depois de uma corrida bem sucedida! Quando desactivam a opção de Autosave, o jogo mesmo assim grava a vossa posição sempre que trocam de carro. Por isso, não podem comprar um carro para "experimentar" em algumas corridas. Logo que mudam para o carro que compraram, o jogo (incluindo as vossas actividades até então) será gravado.*

RALI DE CAPRI: A PISTA MAIS RÁPIDA DO JOGO

Nunca ficarão ricos a participar nas provas Beginner. Depois de ganhar alguns prémios em dinheiro pouco impressionantes e carros medianos, começarão a pensar como irão arranjar dinheiro para comprar um carro espectacular. O truque é passar a licença National A – o requisito mínimo de entrada – e avançar para as corridas Special Conditions. Com pouco investimento em termos de tempo e dinheiro, podem ganhar alguns carros bem catitas. Se quiserem ganhar grandes somas de créditos rapidamente, estão no sítio certo.

No início do jogo passem as licenças National B e National A. O Pontiac Sunfire GXP Concept 2002 que recebem pelo certificado da National A tem 183 BHP, mais do que suficiente para a Sunday Cup. Ganhem esse e depois invistam tudo, incluindo os 10.000 créditos iniciais num motor aspirado de nível 2, que "puxará" os BHP do Sunfire até aos 231. Com ele podem vencer o desafio FF, mas não o façam: há uma alternativa melhor. Sigam para Special Conditions e entrem no rali de Capri. Como é um circuito de asfalto, não precisam de se preocupar com técnicas especiais de condução durante a corrida, nem, mais importante, gastar 20.000 créditos em pneus de terra.

(Nota: não precisam de iniciar este processo logo no arranque do jogo, podem passar a licença National A e entrar no rali de Capri a qualquer altura. Se compraram um Honda Civic SiR-II (EG) 1993 em segunda mão, como recomendámos na pág. 232, será uma melhor opção para esta corrida se estiver equipado com um turbo de nível 2.)

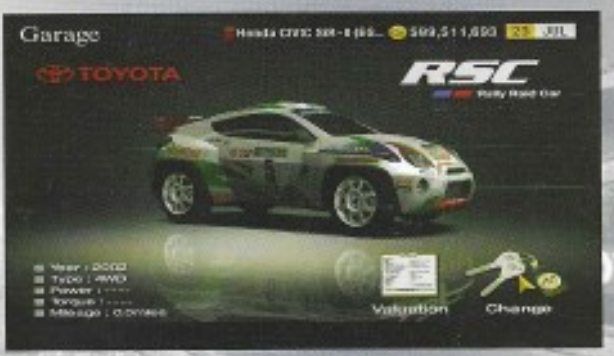
A pista Costa di Amalfi parece muito exigente, mas na verdade, numa corrida de um para um, as muitas curvas em gancho podem funcionar a vosso favor. O vosso adversário guia um Audi Quattro 1982 ou semelhante. O valor A-Spec de uma corrida em geral ronda os 40 pontos, o que indica que este é um desafio difícil mas não insuperável. A alta velocidade, podem ultrapassar o adversário no fim da primeira curva – se forem por dentro, estarão na frente à saída. A partir daqui, mantenham-se no centro da pista e façam as curvas muito suavemente. Se estiverem concentrados, o vosso adversário terá poucas oportunidades para ultrapassar. Também podem explorar uma técnica chamada "Wall Riding" (andar nas paredes) – mais pormenores na caixa da página 236.

Se quiserem ganhar o carro de prémio, também têm de terminar em primeiro na segunda corrida na versão Reverse (invertida) da pista, o que não é fácil. Se estiverem em segundo quando chegarem à subida complicada, podem ficar para trás, pois o adversário tem mais tracção, o que nesta pista realmente faz a diferença. Para evitar este problema, abordem a primeira curva a acelerar a fundo e travem muito tarde. Agora tentem seguir por dentro da curva e passem para a liderança. Se chocarem com o adversário, sofrerão uma penalização de cinco segundos. Se calcularem bem a manobra, têm boas hipóteses de afastar o rival. Se não conseguirem ultrapassar aqui, poderá ser melhor reiniciar a corrida. Não se esqueçam que podem "afinar" o carro com os 5.000 créditos ganhos na primeira parte do rali de Capri.

Se conseguirem ganhar as duas corridas, no fim serão o dono orgulhoso de um Toyota RSC Rally Raid Car 2002 com 423 BHP. Com este carro de tracção às quatro rodas, conseguem vencer o desafio 4WD (das provas Beginner) quase a dormir ao volante e também várias corridas Professional do campeonato Japan. E não é tudo: o Toyota é suficientemente potente para vos ajudar a ganhar outras provas de rali. No rali de Umbria (Easy), podem ganhar um Cadillac Cien 2002, com uns impressionantes 760 BHP, o que é muito mais potência bruta do que qualquer outro carro nesta altura do jogo.

O Toyota RSC Rally Raid Car 2002 é notável noutro ponto-chave: tem um valor de revenda de 265.624 créditos! Podem usá-lo para ganhar o rali de Rapri (Easy) mais cinco vezes e arrebatar mais cinco Toyota RSC Rally Raid Cars. Isto demora uma hora. Agora vendam os cinco carros e ficarão com mais de 1.3 milhões de créditos.

Depois de desbloquearem as provas Endurance, podem usar o Toyota RSC Rally Raid Car 2002 para vencer o El Capitan 200 Miles. Receberão o Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989, um dos carros mais potentes do jogo...



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

Wall Riding (Condução nas Paredes)

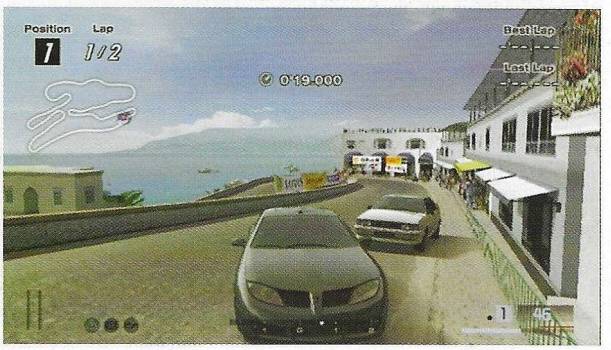
Se tiverem problemas no rali de Capri, tentem a técnica "sem vergonha" de "Wall Riding". Com esta técnica permitem que as paredes vos guiem nas curvas, e pode ser uma boa ajuda numa fase em que ainda não dominam a arte de curvar. Só é possível se a curva for consistente e não tiver irregularidades. Felizmente este é o caso de muitas curvas de Costa di Amalfi.

Se quiserem experimentar, guiem o carro com cuidado antes de uma curva e abordem-na pelo lado de fora da pista para obterem um ângulo a direito. Isto não significa que têm de bater na parede, porque isso resulta numa penalidade de tempo, o que frustra completamente o objectivo. Pensem mais em termos de "se inclinarem" contra o lado de fora da pista. Logo que estabeleçam contacto, acelerem a fundo e raspem ao longo da parede durante a curva. Agora, cuidadosamente, passem para o lado de dentro da curva para evitar perder mais velocidade (devido à fricção) do que é estritamente necessário.

Esta técnica pode ser útil em muitas pistas, e não apenas em Costa di Amalfi. Se acharem que este truque é batota e não o quiserem usar, nada vos impede de ganhar a corrida sem Wall Riding. Mas vejam as coisas desta forma: há mais de 500 outras corridas onde se podem comportar correctamente, e as recompensas por uma condução "criativa" no rali de Capri são altamente lucrativas...

Usar o Espelho Retrovisor

Se querem ganhar o rali de Capri em Costa di Amalfi com o Pontiac Sunfire GXP Concept 2002 modificado ou o Honda Civic SiR-II (EG) 1993, basta evitarem cometer erros crassos depois de passarem para a liderança. Irão reparar que o vosso adversário é relutante em ultrapassar, a menos que lhe dêem uma oportunidade óbvia (como esquecerem-se de travar num gancho). Desde que sigam na linha de trajectória adoptada pelo vosso rival e se mantenham atentos ao espelho retrovisor, podem frustrar as suas hipóteses durante toda a corrida. No entanto, se a pista for larga o suficiente, e a diferença de velocidade significativa, terão grandes dificuldades em manter a liderança.



CAMPEONATOS: ALGUMAS DICAS

Se pretendem ganhar o carro troféu num campeonato, não têm necessariamente de vencer todas as corridas: o que interessa é o máximo de pontos no fim. Assim, se tiverem 40 pontos no fim da quarta ou quinta corrida, e o piloto que está em segundo lugar tiver 24 pontos, a vossa vantagem é grande. Nestas situações, não precisam de acabar o campeonato. Iniciem a última corrida, pausem o jogo com o botão START, escolham Exit e confirmem. Deste modo estão a sacrificar os pontos e créditos dessa corrida (nem sequer um ponto ganham, mesmo que a vossa posição seja tecnicamente a sexta) e a adiar a oportunidade de ganhar a soma de Conclusão de Jogo por terminarem em primeiro nessa pista (podem voltar mais tarde), mas vencem o campeonato imediatamente. Podem usar esta dica para saltar corridas num campeonato, se quiserem, mas assim não recebem pontos nem créditos.

Atenção: nunca cometam o erro de usar a opção Abandon All Championship Races na tentativa de saltar uma corrida. Assim o campeonato termina completamente. Mesmo que estejam na liderança e que falte apenas uma corrida, o vosso progresso será apagado e terão de reiniciar toda a prova.

Não é necessário completar um campeonato de uma assentada. Para pausar a prova, seleccionem Exit no menu antes ou depois da corrida. Regressarão ap World Map, onde podem ir a Home e gravar a vossa posição. Todas as outras opções – corridas, stands e outras – estarão bloqueadas. Para voltarem rapidamente ao campeonato, seleccionem um menu indisponível (o Diary ou Garage, por exemplo). Ser-vos-á perguntado se querem voltar à prova interrompida. Se escolherem "no", terão a opção de abandonar o campeonato.

Se estiverem a jogar com a opção Autosave desactivada, podem usar esta técnica a vosso favor pausando e gravando o campeonato depois de cada corrida. Se uma corrida específica vos estiver a correr muito mal, podem voltar atrás no tempo: carreguem no botão Reset da consola e carreguem o vosso último *save*. Isto também poderá ser útil naquelas corridas ocasionais em que o vosso piloto B-Spec se torna muito cortez em todas as curvas e rectas – "Não, depois de si" – e inexplicavelmente termina numa posição desapontante. Reiniciem, recarreguem e assumam vocês próprios o volante na próxima tentativa.

PONTOS A-SPEC

Podem ver os vossos pontos A-Spec no menu Home, mesmo por baixo da percentagem de conclusão de jogo. Antes de tentarem impressionar os amigos com eles, pensem primeiro na forma como os pontos são atribuídos, e o vosso total pode tornar-se menos impressionante do que parece!

Podem ganhar entre 1 e 200 pontos A-Spec terminando em primeiro numa corrida competitiva (incluindo as Family Cups). Regra geral, o total é calculado comparando o vosso carro com os pilotados pelos vossos rivais. Quanto mais potente for o vosso carro, menos pontos ganham; se os adversários tiverem carros melhores, a recompensa A-Spec será mais alta, reflectindo assim a maior dificuldade. Embora os pontos A-Spec possíveis de ganhar mostrados antes das corridas sejam meramente indicativos da dificuldade da prova, por vezes tornam-se enganadores: uma corrida em que podem ganhar 10 pontos pode ser mais difícil do que uma que renda 100.

Os pontos A-Spec ganhos em ocasiões diferentes na mesma corrida não são cumulativos: só o valor mais alto será levado em conta. Eis um exemplo. Digamos que acabaram de entrar no modo Gran Turismo pela primeira vez, e os vossos pontos A-Spec são 0. Ganham com o Autumn Ring Mini na Sunday Cup numa corrida de 10 pontos. O vosso melhor total de pontos A-Spec para a pista é agora de 10, e o total global de 10. Se vencerem a mesma corrida com o mesmo carro e ganharem 10 pontos, o total será de 10; não serão adicionados pontos. Mas, se vencerem uma corrida de 20 pontos com um carro diferente o total aumenta para 20.

Outro exemplo:

- Têm 4000 pontos A-Spec;
- Entram numa corrida em que o vosso anterior recorde era de 20 pontos A-Spec;
- Ganham 40 pontos A-Spec;
- O vosso novo total de pontos A-Spec é de 4020.

Além disto, cada Driving Mission que vencerem rende-vos uma recompensa de 250 pontos A-Spec.

MODO B-SPEC

No modo B-Spec, assumem o papel de um gestor de equipa. Com o carro controlado por um piloto da inteligência artificial, a vossa função é delinear e supervisionar a estratégia de corrida; vocês pensam e o jogo trata de conduzir.

Vantagens:

- O piloto da IA é competente (embora pouco espectacular), por isso podem deixá-lo correr, seguros de que demonstrará uma performance razoável.
- O piloto da IA raramente comete erros graves, a não ser que lhe ordenem para andar depressa demais.
- A corrida pode ser exibida até três vezes a sua velocidade standard, o que a torna perfeita para ganhar longas provas de *endurance*.

Desvantagens:

- O piloto da IA não é particularmente dotado, sobretudo na vossa primeira incursão no modo B-Spec.
- O piloto da IA é mais prudente do que um jogador humano, e só ultrapassa quando vai bastante mais rápido do que o rival.
- Não podem usar nitro nas corridas B-Spec.

Mais do que um jogo, o modo B-Spec é uma forma de acumular vitórias sem investir muito tempo e esforço. Uma das suas melhores características é a opção de aumentar o ritmo em três vezes. Pressionem R1 para mudar para o Race Monitor. Agora mantenham o L1 e pressionem direita nos botões direccionais uma vez para 2x e três vezes para 3x. A corrida volta ao andamento normal se voltarem ao Broadcast View, o que acontece automaticamente se o vosso piloto fizer uma paragem nas boxes. Por isso, não podem abandonar o jogo para completar uma corrida de 24 horas em oito horas sem seleccionar manualmente o Race Monitor e ajustar o andamento depois de paragens nas boxes.

A performance do piloto da IA é influenciada por três factores: a escolha do carro e o seu *tuning*, os pontos B-Spec (a perícia do vosso piloto) e a estratégia de corrida. É fundamental ter um carro competente, e podem ajudar o vosso piloto ajustando as configurações do carro de acordo com as exigências da pista. Como os vossos pontos B-Spec aumentam com provas sucessivas, o piloto da IA torna-se mais eficiente (ver A Prática Faz a Perfeição na página 238). Logo que a prova começa, a vossa influência estende-se a cinco instruções de velocidade, uma ordem "overtake" (ultrapassar) e estratégia de paragem na boxe. Estas opções podem parecer limitadas de início, mas as vossas decisões podem ter grande influência no desenrolar da corrida.

1. Slow Pace: Condução lenta. Muito pouco desgaste de pneus.
2. Reduced Pace: Estilo de condução calmo e prudente.
3. Medium Pace: Condução mediana: o standard. Em certas ocasiões, pode não ser adequada à pista e/ou corrida.
4. Increased Pace: Alta velocidade. Se o piloto da IA tem uma baixa perícia em B-Spec, o carro tem dificuldade em manter-se na pista nas curvas difíceis. A velocidade pode não ser suficiente para compensar os muitos erros.
5. Push Hard: O piloto tem de ser muito experiente, ou esta ordem será contraprodutiva. Os pneus gastam-se muito depressa.
6. Overtake: Activa-se ou deactiva-se com o Ⓐ. Se não estiver activada, o piloto é menos inclinado a ultrapassar.
7. Pit In: Activa-se ou deactiva-se com o ◎. O piloto pára para trocar pneus ou abastecer quando chegar à entrada da boxe.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
DESBLOQUEAR OS CARROS
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

Para as Boxes
O piloto da IA tem iniciativa própria e parará nas boxes de forma automática quando os pneus se tornarem perigosamente desgastados ou quando o nível de combustível descer bastante. O ícone "P" no Race Monitor piscará a laranja quando isto acontecer. Podem cancelar a paragem com o ◎ caso decidam arriscar mais uma volta.

Quando o piloto entrar na faixa das boxes, o menu Pit In surgirá. Podem mudar os pneus (os quatro, os da frente ou os de trás) e reabastecer o veículo. Podem também assumir o controlo do carro até à próxima paragem das boxes se mudarem para o modo A-Spec. Confirmem as escolhas com "OK". Se decidirem reabastecer, podem travar este processo a qualquer altura se pressionarem no ⊗.

Nas Boxes
Se não interagirem com o menu Pit In – se estiverem a gerir corridas Endurance enquanto fazem outras coisas, por exemplo – a equipa de mecânicos muda automaticamente ambos os conjuntos de pneus e reabastece o carro. O jogo, como é óbvio, permanecerá no modo B-Spec. Contudo, esta abordagem "secundária" faz com que cada paragem nas boxes demore mais tempo, com uma pausa de cerca de cinco segundos desde a chegada do carro até que a equipa comece as suas funções. Além disso, o tanque de combustível é reabastecido por completo (o que nem sempre é necesssário, e desperdiça segundos preciosos). Além disso, o jogo permanecerá na Broadcast View e em velocidade normal até a mudarem.

Através das Boxes
Se o piloto entrar nas boxes e mudarem de ideias acerca de uma paragem, podem mandar o carro de volta à pista. Escolham rapidamente as opções "Keep Current" para ambos os conjuntos de pneus e "No" para a opção de reabastecimento. Agora pressionem "OK". O carro regressará ao circuito.

Dicas B-Spec
Após atribuírem a vossa velocidade inicial e instruções de ultrapassagem, podem "desligar-se" do modo B-Spec. Contudo, o envolvimento do jogador é muito mais importante quando o total de B-Spec é reduzido, a pista é especialmente complexa ou o carro não foi ajustado ao circuito. Podem abandonar o jogo a qualquer altura e deixar o piloto da IA entregue a si próprio... mas isso nem sempre é recomendável.

Quando o vosso piloto sair de pista ou embater num obstáculo, um ícone de aviso surge do lado direito do painel no menu Race Monitor. Este ícone também surge no lugar apropriado quando os vossos rivais cometem erros. É também possível ouvir o som de pneus a chiarem. Se o vosso piloto continuar a deslizar, podem prevenir esta situação reduzindo as instruções de velocidade antes que o carro alcance a(s) mesma(s) secção(ões) nas próximas voltas. Precisam de efectuar esta mudança com alguma antecedência. Se jogarem a velocidade tripla e ordenarem ao piloto para reduzir da mudança 5 para 1 uma fracção de segundo antes de uma curva em "S", não se surpreendam se o carro sair de pista!

O *tuning* pode fazer muita diferença. Comprar pneus adequados a cada corrida no modo B-Spec é um investimento inteligente. Normalmente a prestação do vosso piloto será bastante superior se os pneus oferecerem uma maior tracção. Se a traseira do carro continuar a deslizar, por exemplo, têm de instalar um composto mais suave no eixo traseiro. Se iniciarem a vossa carreira B-Spec com corridas curtas (o que é aconselhável), comprar um conjunto de pneus "super soft" pode ser uma grande vantagem... partindo do princípio que os podem comprar. O comprimento superior das provas Endurance requer pneus mais resistentes.

Se tiverem instalado uma suspensão ajustável, podem reduzir a altura do carro – mas não a reduzam muito em faixas acidentadas. Uma pressão de contacto elevada pode ser vantajosa, especialmente no caso dos pilotos B-Spec mais novatos. Consultem a página 76 (capítulo Tuning) para mais informação. Lembrem-se que o piloto da IA tem mais dificuldades em lidar com carros de tracção traseira.

Antes de iniciarem as corridas Endurance, percam algum tempo a preparar o carro para estas provas longas e rigorosas.

- Experimentem o *tuning*: comprem e instalem peças que melhorem o desempenho do carro.
- Ajustem as configurações individuais de modo a adaptarem-se às especificidades da próxima corrida.
- Mudem o óleo.
- Comprem pneus de vários tipos para aumentar o leque de opções tácticas.
- Verifiquem o nível dos adversários. Se alguns carros forem claramente superiores ao vosso, considerem desisitir: é improvável que alcancem a vitória com tantas voltas a disputar.

Prestem muita atenção ao estado dos pneus durante a corrida. Este conselho é muito importante em pistas longas como Circuit de la Sarthe ou Nürburgring Nordschleife. Em certas circunstâncias, os pneus podem estar desgastados mas ainda úteis (laranja claro) no final de uma volta, mas podem rapidamente entrar na zona vermelha. Nestas ocasiões é preferível pecar por excesso de zelo...

A Prática Faz a Perfeição
A habilidade do vosso piloto B-Spec aumenta com a experiência, e existem quatro fases de desenvolvimento na sua carreira.

Stage 1: O piloto raramente ultrapassa e comete erros frequentes nas curvas.

Stage 2: O piloto começa a melhorar. Trava mais cedo nas curvas e na maior parte das vezes segue uma trajectória correcta.

Stage 3: O piloto demonstra melhoramentos impressionantes, ultrapassando com confiança e raramente saindo de pista.

Stage 4: O piloto ultrapassa com frequência e segue sempre a trajectória de corrida ideal.

O total B-Spec exibido no menu Home é indicativo da habilidade do vosso piloto. Este valor pode alcançar os 10.000 pontos. Encontram informação adicional acerca da IA do piloto no menu Status.

Machine skill: Se este valor for elevado, o piloto vai sentir-se à vontade com qualquer veículo. Este total sobe à medida que experimentam automóveis diferentes no modo B-Spec.

Course skill: Se este valor for elevado, o piloto vai sentir-se familiarizado com todos os circuitos. O total aumenta à medida que experimentam pistas diferentes no modo B-Spec.

Battle skill: Quanto maior for este valor, mais positivas serão as ultrapassagens do piloto. O total aumenta com o número de ultrapassagens bem sucedidas.

Estas três habilidades individuais podem alcançar um máximo de 100 pontos. Quanto mais utilizarem o modo B-Spec, mais elevados serão os quatro totais. Sem um "treino" variado, é improvável que a vossa habilidade B-Spec suba acima dos 9.000 pontos. Sigam estes passos para a melhorar:

- Optar sempre pelo carro mais poderoso pode conduzir a vitórias frequentes, mas não ajuda o piloto da IA a aperfeiçoar as suas habilidades. Usem classes de veículos diferentes: carros com 150 BHP, de 151 a 350 BHP, de 351 a 550 BHP e veículos com mais de 551 BHP. Coloquem-lhe em mãos carros com turbos e aspirados de modo a ajudarem-no a desenvolver todo o seu potencial.
- Optar por grandes "bombas" em todas as corridas também não ajudará a aumentar a habilidade Battle do piloto. Escolham um carro comparável ao dos adversários. Os melhores resultados resultam de corridas renhidas em que o vosso piloto parte das últimas posições da grelha.
- Com um piloto experiente e carros competitivos e bem afinados, podem aventurar-se no modo B-Spec sem prestar atenção constante aos acontecimentos. Podem triplicar a velocidade do jogo, activar o comando Overtake e pegar no comando ocasionalmente para fazer o jogo regressar à velocidade "3x" após as paragens automáticas nas boxes. Mas não se esqueçam: até mesmo o melhor piloto B-Spec não chega aos calcanhares de um condutor "a sério"...

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

A-SPEC OU B-SPEC?

Se estiverem divididos entre os modos A-Spec e B-Spec numa determinada corrida, lembrem-se que ambos não possuem quaisquer penalizações. As recompensas pela vitória – créditos, carros, percentagem Game Completion – são as mesmas, independentemente do modo de jogo. Se o vosso piloto B-Spec consegue ganhar a corrida, porque não optar por esta aposta segura? Lembrem-se: podem alternar entre os modos A-Spec e B-Spec durante as paragens nas boxes, por isso podem ganhar provas com uma mistura dos dois modos.

Observem uma corrida B-Spec em Broadcast View e em breve vão apreciar a diferença entre um piloto da IA e um adversário humano. Enquanto um humano ultrapassaria os rivais sem qualquer piedade, por vezes o piloto da IA limita-se a ficar no final do pelotão a princípio (ver usar o Espelho Retrovisor na página 236). Se o vosso carro for mais potente do que os restantes, isto não constitui um problema. Mas quando participam em provas onde a diferença de potência é mínima, é boa ideia iniciar a corrida no A-Spec. Assim podem subir à liderança rapidamente, distanciar-se dos outros pilotos e entregar o volante ao piloto B-Spec durante a primeira paragem nas boxes. Podem mesmo fazer a mudança mais cedo caso alcancem uma vantagem considerável; o mais importante é que o piloto B-Spec saia das boxes em primeiro lugar (para os mais inexperientes nas lides das corridas, a utilização de mais do que um piloto numa única corrida não é uma característica irrealista. Na vida real, equipas de dois ou três pilotos revezam-se ao volante em provas de *endurance*, como as famosas 24 Horas de Le Mans no Circuit de la Sarthe).

EM BUSCA DOS 100%

Ganhar o Toyota RSC Rally Raid Car 2002 e o Cadillac Cien 2002 é a forma ideal de começar uma carreira em *GT4* com o pé direito (ver página 235). O único problema é que são muito superiores à maioria dos veículos dos primeiros adversários, o que pode tornar as provas algo aborrecidas. Porque não utilizar esta vantagem inicial para ganhar alguma experiência B-Spec? Se começarem a treinar o piloto da IA nesta fase inicial, as suas habilidades podem ser preciosas para quando desbloquearem as competitivas provas Endurance (ver A Prática Faz a Perfeição, na página 238).

O modo B-Spec não está disponível nas provas de rali Special Conditions, mas o excelente Toyota RSC Rally Raid Car 2002 deve ser suficiente para vencerem todas as provas Easy, Normal e até a maior parte das de nível Hard. Precisam, como é óbvio, de vencer todas as licenças e comprar pneus adequados (os de terra e neve podem ser bem dispendiosos). À medida que a vossa confiança for crescendo com a acumulação das vitórias, podem tentar ganhar o melhor veículo desta classe. Assim que tiverem a licença IA, participem no Yosemite Rally I (Hard) na pista Cathedral Rocks. O prémio é o espantoso Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998. Podem modificar este carro até alcançar os 1000 BHP… e mais!

As provas de rali podem ser menosprezadas. O comportamento dos carros, especialmente na neve e terra ou gravilha, torna-as muito complicadas. As elevadas velocidades das provas Normal e Hard podem arrasar por completo com os pilotos mais inexperientes. Se não praticaram a condução de rali em *Gran Turismo 3* ou outros jogos de corrida, optem por pilotar em asfalto em primeiro lugar para ganhar confiança e habilidade. As corridas Beginner Events localizadas no World Map são um bom ponto de partida. Mas mais tarde ou mais cedo terão de regressar às corridas Special: os carros disponíveis como troféus são bons demais para ignorar.

De modo a tornar as seguintes tabelas o mais acessíveis possível, são apresentadas apenas as informações mais úteis e relevantes. É explicado qual o veículo que deve ser utilizado em corridas específicas, assim como as provas onde podem ganhar carros úteis. Estas dicas e tabelas vão ajudar-vos a progredir através do jogo conforme forem tendo acesso a carros mais poderosos, cortando as despesas em modelos novos. Os créditos que poupam podem ser gastos no *tuning*.

Recomendamos que percam algum tempo a adaptar o carro sugerido a cada corrida. As peças que instalam são uma questão de preferência pessoal, mas as vossas escolhas devem sempre levar em conta a vossa habilidade como condutor. Preferem corridas onde alcançam a vitória na recta final, ou será que preferem a segurança proporcionada pela velocidade extra para compensar as viagens não programadas para fora da pista? Estão satisfeitos com o comportamento do veículo, ou preferem sacrificar uma percentagem da velocidade em troca de tracção extra? Querem conduzir, ou será que passam o volante ao piloto da B-Spec? As respostas a estas questões devem ser levadas em conta antes de participarem numa prova. Uma lista de assuntos a tratar antes da corrida deve incluir estas três tarefas:

- Conhecer a potência do vosso veículo na secção Car Pool do guia (páginas 180–197).
- Descobrir quais são os carros dos vossos rivais (páginas 216–230).
- Verificar o "Principal Objectivo" do circuito no capítulo Pistas.
- Podem participar na prova antes de efectuarem quaisquer modificações ao carro e fazer uma volta de teste. Deste modo ficam a saber quais são as probabilidades de vitória e quais os procedimentos de *tuning* mais benéficos.

Com a experiência vão ganhar uma "intuição" para escolher a configuração de *tuning* mais adequada.

Finalmente, é importante recordarem que, apesar de estas dicas terem sido testadas até à exaustão, existem outros modos de alcançar o êxito em *Gran Turismo 4*. Dependendo dos tipos de corridas e carros que preferirem, e o trajecto que querem seguir ao longo do jogo, é possível que alcancem um nível de sucesso semelhante com outros veículos. O mais importante é que desfrutem de *Gran Turismo 4*. Se as nossas dicas aconselharem o abandono do vosso carro favorito da garagem em favor de um veículo que não apreciam, onde está a diversão? Sigam o caminho que mais vos agradar. Se ficarem "encalhados", podem sempre voltar a consultar estas recomendações de modo a regressarem rapidamente à estrada para o sucesso.

Nota: Se não for especificado um "carro troféu", isto não significa que não ganhem um veículo naquela prova – apenas que não será especialmente útil. Além disso, os carros recomendados para as provas Special e Endurance são muitas vezes os mesmos modelos. Usá-los poupa-vos créditos e tempo.

"Apenas carros não modificados": A Verdade

A restrição "Unmodified cars only" ("apenas carros não modificados") não se aplica a carros que passaram pelo tuning. *Se um carro for aceite, podem reduzir o peso, instalar um turbo, mudar tudo e mais alguma coisa. No contexto desta restrição, "modified" refere-se a carros que não fazem parte do lote de modelos de produção, ou seja: carros de rali, carros de corridas, protótipos, carros de turismo, carros JGTC e veículos montados por empresas de* tuning, *como a Nismo. Estranhamente, esta proibição não se aplica aos vossos adversários. Não fiquem surpreendidos se forem ultrapassados por um Cadillac Cien 2002 – um protótipo – durante a prova Supercar Festival!*

Existem vários carros troféu que por vezes possuem especificações técnicas impressionantes, mas cuja participação não é autorizada em competições. Destes fazem parte os seguintes: Nike One 2022, Jay Leno Tank Car 2003, Auto Union V16 Type C Streamline 1937 e Toyota Motor Triathlon Race Car 2004.

Provas Beginner

Série	Carro Recomendado	Obtido Em	Carro Troféu	Utilizar Em
Sunday Cup	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II 1993	Licença A; Used Cars	Autobianchi A112 Abarth 1979	Lightweight K-Car Cup (Beginner)
FF Challenge	Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II (EG) 1993	Licença A; Used Cars	-	-
FR Challenge	Nissan Nismo 270R 1994; TVR V8S 1991	Licença IA; Used Cars	Nissan Skyline 2000GT-B (S544) 1967	World Classics (Professional)
4WD Challenge	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Capri Rally (Easy)	-	-
MR Challenge	Cadillac Cien 2002	Umbria Rally (Easy)	-	-
Lightweight K-Car Cup	Autobianchi A112 Abarth 1979	Sunday Cup	Ginetta G4 1964	World Classics (Professional)
Spider & Roadster	TVR V8S 1991; Mazda MX-5 1600 RS (NB, J) 2000	Used Cars	-	-
Pickup Truck Race	Toyota Tacoma X-Runner 2004	Showroom	-	-

Informação

Descubram por que razão faz sentido comprar o TVR V8S 1991 na página 245 (consultar TVR Blackpool Racers).

Vão precisar de comprar um dos veículos específicos para participar na Pickup Truck Race. O Tacoma X-Runner 2004 é a melhor compra. Instalem pelo menos um turbo, juntamente com outras peças de tuning opcionais.

Provas Professional

Série	Carro Recomendado	Obtido Em	Carro Troféu	Utilizar Em
Clubman Cup	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Capri Rally (Easy)	-	-
Tuning Car Grand Prix	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Capri Rally (Easy)	(Nissan) Option Stream Z	Nissan: Club "Z"; Japan Championship, All Japan GT Championship
Race of NA Sports	Cadillac Cien 2002	Umbria Rally (Easy)	Honda NSX-R Concept 2001	Honda: Type R Meeting
Turbo Sports Cars	Toyota RSC Rally Raid Car 2002	Capri Rally (Easy)	Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003	Mazda: Club "RE"
Boxer Spirit	Subaru Impreza Rally Car 1999, Subaru Impreza Sedan WRX STI Version (GD, Type-I) 2000	Várias provas de rali (Normal); Used Cars	-	-
World Classics	Nissan Skyline 2000GT-B (S544) 1967; Ginetta G4 1964; Chevrolet Chevelle SS 454 1970	FR Challenge; Lightweight K-Car Cup;		
World Compact	Ford RS200 1984	Grand Canyon Rally (Easy)	-	-
Supercar Festival	TVR Cerbera Speed Twelve 2000	TVR Blackpool Racers	Clenta V16T 1994	Pan Euro Championship, La Festa Italiano
Gran Turismo World Championship	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	El Capitan 200 miles	-	-

Informação

Se comprarem um Subaru Impreza Sedan WRX, podem utilizá-lo para participar no Japanese 90s Challenge. Mas de um modo geral os Impreza Rally Cars são muito mais úteis nas corridas Boxer Spirit.

Não se deixem enganar pelo baixo valor A-Spec se entrarem na competição World Classics num carro troféu modificado da Beginner League: na maior parte das vezes existe um adversário muito rápido na grelha de partida. Até mesmo o poderoso Chevrolet Chevelle SS454 1970 terá problemas em acompanhar o AC Cars 427 S/C 1966. É útil se o AC Cars 427 S/C 1966 estiver posicionado na secção posterior da grelha de partida. Desse modo, podem ganhar uma boa vantagem inicial. Como a grelha de partida é muitas vezes determinada aleatoriamente – ver página 234 para mais detalhes – podem tentar engendrar gerar uma grelha de partida mais "favorável" se reiniciarem a corrida até ficarem contentes com o alinhamento.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
MODO B-SPEC
A-SPEC OU B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

Provas Extreme

Informação

Podem ganhar algumas destas corridas com o Cizeta V16T 1994 (o carro troféu da prova Supercar Festival) ou com o TVR Cerbera Speed Twelve 2000 (a recompensa pela vitória na prova TVR Blackpool Racers). Mas a melhor opção é utilizar um dos carros extremamente rápidos que ganham nas provas Endurance – por exemplo, o excelente Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989.

O Formula GT World Championship foi projectado para o bólide Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004. Podem ganhá-lo na corrida de 24 horas em Nürburgring Nordschleife. Não existe qualquer loja de *tuning* que vos venda peças para este veículo; começam a corrida com o mesmo equipamentos básico dos vossos rivais. A única forma de melhorar o Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004 é mudar a sua configuração. É um grande veículo no seu estado original, mas podem torná-lo ainda mais eficaz se ajustarem a sua configuração conforme a corrida. Será que devem optar por uma melhor aceleração ou privilegiar a velocidade pura? Consultem o capítulo Pistas (a partir da página 92) e as dicas "Principal Objectivo" para cada circuito.

Special Conditions

Série	Carro Recomendado	Obtido Em	Carro Troféu	Utilizar Em
Umbria Rally (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Cadillac Cien 2002*	*Beginner, Professional, American Events*
Capri Rally (Easy)	*Pontiac Sunfire GXP Concept 2002; Honda Civic SiR-II (EG) 1993*	*Licence A; Used Cars*	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Special, Beginner, Professional, Japanese Events*
George V Rally (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Alpine A310 1600VE 1973*	*Alpine: Renault Alpine Cup*
Swiss Alps Rally (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001*	*Japanese Compact Cup*
Tour of Tahiti (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Renault 5 Turbo 1980*	*Tous France Championnat*
Tsukuba Wet Race (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001*	*Mazda RX-8 Cup*
Yosemite Rally II (Easy)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Hyundai HCD6 2001*	*Hyundai Sports Festival*
Capri / Chamonix / Yosemite Rally I Rally (Normal)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Subaru Impreza Rally Car 2001*	*Boxer Spirit (Professional), Subaru: Stars of Pleiades*
Whistler Ice Race (Normal)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997*	*Mitsubishi Motors: Evolution Meeting*
Capri Rally (Hard)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Ford RS200 Rally Car 1985*	*World Compact (Professional)*
Swiss Alps Rally (Hard)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Nissan 240RS Rally Car 1985*	*Nissan: Silvia Sisters*
Yosemite Rally I (Hard)	*Toyota RSC Rally Raid Car 2002*	*Capri Rally (Easy)*	*Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998*	*Special Events (Hard), El Capitan 200 miles*

Informação

Podem ganhar as provas de rali não mencionadas na tabela com o Toyota RSC Rally Raid Car 2002 ou o Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998. Na prova Tsukuba Wet Race (Hard), podem usar um carro de corrida – como o Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989.

Provas Endurance

Série	Carro Recomendado	Obtido Em	Carro Troféu	Utilizar Em
Roadster 4h Endurance	*Mazda MX-5 1800 RS 2000*	*Used Cars, Showroom*	*Mazda RX-7 LM Race Car 2001*	*Mazda: Club "RE"*
Super Speedway 150 miles	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitan 200 Miles*	*Honda NSX-R Prototype LM Race Car 2002*	*Honda: Type R Meeting*
Nürburgring 24h Endurance	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitan 200 Miles*	*Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004*	*Formula GT World Championship*
Tsukuba 9h Endurance	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*El Capitan 200 Miles*	*Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993*	*Nissan: Race of the Red "R" Emblem*
El Capitan 200 Miles	*TVR Cerbera Speed Twelve 2000; Suzuki Escudo Dirt Trial Car 1998*	*TVR Blackpool Racers; Yosemite Rally I (Hard)*	*Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989*	*Endurance, Extreme Events*

Informação

A primeira corrida Endurance em que devem participar é na El Capitan 200 Miles, já que o soberbo Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989 é o prémio do primeiro classificado. Como é óbvio, não é condição essencial que utilizem os carros recomendados na tabela – podem usar outros de potência comparável – mas o Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989 é o prazer em quatro rodas e um monstro de velocidade. Precisam de um carro muito poderoso para ambas as corridas em Circuit de la Sarthe, para a Fuji 1000 km e para a Infineon World Sports Car Race. Se quiserem diversificar, podem usar um caro de corrida da Nissan, o Mercedes-Benz Sauber C 9 Race Car 1989 ou o Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004.

A corrida Roadster requer uma abordagem diferente devido às suas restrições muito específicas. Arranjem um Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000 e modifiquem-no até à perfeição. Não sejam sovinas: comprem as melhores peças disponíveis. Podem usá-lo para ganhar as provas Mazda NR-A Roadster Club e Spider & Roadster.

Paragem nas Boxes

O modo B-Spec é excelente para completar as provas Endurance (ver página 237 para mais detalhes). É essencial que tracem uma boa estratégia em relação aos pneus. Quanto mais suaves forem os pneus, mais rápidos serão os vossos tempos. Contudo, estes materiais desgastam-se rapidamente, o que é sinónimo de paragens frequentes nas boxes. Com cada paragem a consumir cerca de 30 segundos, a penalização derivada da escolha destes pneus pode ser demasiado elevada. A escolha ideal depende de vários factores: a pista, o carro, o *tuning*, a estratégia das boxes dos adversários e o vosso próprio estilo de corrida (ou a habilidade B-Spec do vosso piloto).

A tentativa e erro é o melhor modo de aprender quais as melhores estretégias para cada tipo de corrida. Podem reparar, por exemplo, que um dos rivais mais velozes e que ganha uma vantagem inicial confortável terá de fazer paragens frequentes nas boxes. Nesta caso, é seguro partir do princípio que este condutor está a usar pneus mais suaves na esperança de alcançar tempos mais rápidos (devido ao aumento da tracção) e que perderá mais tempo nas boxes. Existem outros carros que raramente param para reabastecimento, como o Pescarolo C60 Race Car.

Comprem sempre pneus de materiais diferentes para aumentar a flexibilidade estratégica. Se tiverem de parar na volta 54 de uma corrida de 60 voltas, mudar para os pneus suaves será uma decisão sábia. Consultem a tabela da página 72 do capítulo Tuning para ficarem a saber mais acerca do "tempo de vida" de cada tipo de pneu. Não se esqueçam que podem montar conjuntos de pneus diferentes nos eixos dianteiro e traseiro. Se o desgaste de um conjunto de penus for menos significativo, troquem-no por pneus de material mais suave.

Provas American

Série	Carro Recomendado	Obtido Em	Carro Troféu	Utilizar Em
All American Championship	*Ford GT LM Race Car Spec II 2004; Cadillac Cien 2002*	*Gran Turismo World Championship; Umbria Rally (Easy)*	-	-
Stars and Stripes	*Plymouth Super Bird 1970; Ford GT 2005*	*Old Muscle Car Competition; Premium Sports Lounge*	*Chevrolet Camaro LM Race Car 2001*	*Chevrolet: Camaro Meeting*
Muscle Car Competition	*Cadillac Cien 2002*	*Umbria Rally (Easy)*	*Chevrolet Chevelle SS 454 1970*	*Old Muscle Car Competition, World Classics*
Old Muscle Car Competition	*Chevrolet Chevelle SS 454 1970; Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971*	*Muscle Car Competition; New York Endurance*	*Plymouth Super Bird 1970*	*Stars and Stripes, 1000 miles!, World Classics*

Informação

O Cadillac Cien 2002 é um excelente carro para utilizar na vossa estreia no American Events: podem utilizá-lo para ganhar a Muscle Car Competition. Contudo, terão de o submeter a um regime de *tuning* apurado caso o queiram utilizar no All American Championship, já que os outros carros em prova são extremamente rápidos. Se pretendem usar os *muscle cars* adquiridos para vencer as próximas corridas, vão precisar de investir uma quantidade razoável de créditos. O velho Plymouth Super Bird 1970 precisa de uma atenção especial para ser transformado num veículo de alto nível competitivo.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
B-SPEC MODE
A-SPEC OR B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100%

Provas European

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Pan Euro Championship	Cizeta V16T 1994; TVR Cerbera Speed Twelve 2000	Supercar Festival; TVR Blackpool Racers	Jaguar XJ220 LM Race Car 2001	British GT Series
British GT Series	Jaguar XJ220 LM Race Car 2001; TVR Cerbera Speed Twelve 2000	Pan Euro Championship; TVR Blackpool Racers	Jaguar E-Type Coupe 1961	Europe Classic Car League, 1000 Miles!
British Lightweight Series	TVR V8S 1991 (with weight reduction)	Used Cars	-	-
Deutsche Touring Car Meisterschaft	Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992; Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	Schwarzwald Liga B; Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow	Mercedes-Benz AMG CLK-GTR Race Car 1998	Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow
La Festa Italiano	Cizeta V16T 1994; Pagani Zonda LM Race Car 2001	Supercar Festival; Slipstream Battles (Driving Missions)	-	-
Tous France Championnat	Renault 5 Turbo 1980; Alpine A310 1600VE 1973	Tour of Tahiti (Easy); George V Rally (Easy)	Citroen 2CV Type-A 1954	Citroen: 2HP – 2CV Classics
Europe Classic Car League	Jaguar E-Type 1961	British GT Series	-	-
Euro Hot Hatch League	Audi A3 3.2 Quattro 2003, Peugeot 206 RC 2003	Showroom; Used Cars	-	-
1000 miles!	Plymouth Super Bird 1970; Jaguar E-Type 1961	Old Muscle Car Competition; British GT Series	-	-
Schwarzwald Liga A	Audi A3 3.2 Quattro 2003	Showroom	BMW M3 GTR Race Car 2001	BMW: Club "M"
Schwarzwald Liga B	Audi Nuvolari Quattro 2003	25% Game Completion percentage	Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 – 16 Touring Car 1992	Deutsche Touring Car Meisterschaft, Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow

Informação

Investir num Audi A3 3.2 Quattro 2003 é uma boa opção, já que é o único carro que podem utilizar para vencer a Audi A3 Cup. Através do *tuning*, podem fazê-lo alcançar os 299 BHP – a potência máxima permitida na prova Schwarzwald Liga A. Ainda para mais, é um dos melhores *hatchbacks* de todo o jogo. O Autobianchi A112 Abarth 1979 também está disponível para participar na mesma competição, mas a sua potência deixa muito a desejar.

Para a prova 1000 Miles!, sintam-se à vontade para "seleccionar" os carros na grelha de partida através do reiniciar constante das corridas (um truque explicado na página 234), caso algum dos adversários vos assuste particularmente. Tentem evitar os AC Cars 427 S/C 1966!

Se decidirem utilizar o Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 – 16 Evolution II Touring Car 1992 na Deutsche Touring Car Meisterschaft, devem investir pelo menos num turbo de nível 3. É caro, sim, mas a vantagem que proporciona será muito bem-vinda.

Provas Japanese

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Japan Championship	Toyota RSC Rally Raid Car 2002; Option Stream Z 2004	Capri Rally (Easy); Tuning Car Grand Prix	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002	Nissan: Club "Z"
All Japan GT Championship	Nissan Option Stream Z 2004; Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	Tuning Car Grand Prix; El Capitan 200 Miles	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	Nissan: Club "Z"
Japanese 70s Classics	Nissan 240 ZG (HS30) 1971	Nissan: Club "Z"	-	-
Japanese 80s Festival	Mazda MX-5 (NA) 1989; Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1989	Used Cars	-	-
Japanese 90s Challenge	Subaru Impreza Sedan WRX STi Version (GD, Type-I) 2000; Nissan Sileighty 1998	Used Cars, Showroom; Nissan Silvia Sisters	-	-
Japanese Compact Cup	Mitsubishi CZ-3 Tarmac 2001	Swiss Alps Rally (Easy)	-	-

Informação

As corridas japonesas de "década" apenas aceitam carros não modificados. A maior parte dos veículos de troféu são objectos de colecção, mas nada adequados a competições (ou, para sermos específicos, existem melhores escolhas). Se decidirem comprar um carro diferente ou usado para as competições 80s Festival ou 90s Challenge, procurem uma pechincha que possa ser utilizada noutra corrida (como uma prova exclusiva do fabricante).

Provas Car Manufacturer

Na maior parte das vezes será necessário adquirir um carro novo para participar em provas organizadas pelos fabricantes. Os carros disponíveis como troféu nem sequer são muito úteis (embora fiquem bem em qualquer colecção) e não recomendamos a sua utilização em outras competições.
A próxima secção revela as excepções: provas que dão acesso a carros que vos ajudarão a obter uma percentagem de Game Completion de 100%. Se procuram informações acerca de uma série de corridas não incluída aqui, consultem as listas das páginas 226 a 230 para ficarem a saber quais os carros que podem ganhar e os adversários que vos aguardam. Verifiquem as listas de veículos das páginas 180 a 197 para encontrar o automóvel mais apropriado.

Carros Americanos

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Chevrolet: Camaro Meeting	*Chevrolet Camaro LM Race Car 2001*	*Stars and Stripes*	-	-

Informação

Em teoria, o Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954 é uma boa escolha para o Chevrolet: Corvette Festival e para o All American Championship. Infelizmente, este automóvel clássico é um pouco fraco demais para entrar nestas provas. Deixem-no para um passeio domingueiro e comprem antes o Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000.

Comprar carros americanos pode esgotar as vossas poupanças num ápice. O preço do Shelby mais em conta ultrapassa os 180.000 créditos, e mesmo assim ainda precisam de abrir os cordões à bolsa e levá-lo a uma loja de *tuning* de forma a torná-lo competitivo o suficiente para defrontar os Shelby Cobras. Mesmo assim, ainda sai muito mais barato que comprar um Cobra novinho em folha...

A participação na prova Saleen S7 Club sai bastante cara. Precisam de gastar 419.130 créditos para comprar o Saleen S7 2002 – o único carro disponível para entrar na competição. O prémio em dinheiro são uns escassos 50.000 créditos e o Nike One 2022: um excelente carro, mas que não pode ser utilizado em nenhuma prova! A não ser que possuam uma conta bancária recheada, deixem esta prova para o final da carreira...

Carros Britânicos

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Lotus: Lotus Classic	*Lotus Europa Special 1971*	*British Lightweight Series*	-	-
TVR: Blackpool Racers	*TVR V8S 1991*	*Used Cars*	*TVR Cerbera Speed Twelve 2000*	*Extreme, Endurance, European Events, Supercar Festival*

Informação

Para participar no Aston Martin Festival, precisam de gastar mais de 160.000 créditos para comprar o Aston Martin mais barato: o DB9 Coupe 2003. Com a aspiração de nível 2 e mais umas peças sortidas, este veículo torna-se perfeitamente capaz de vencer a prova. No Lotus: Elise Trophy, procurem um Lotus Elise Sport 190 1998 na loja Used Cars (Late 90s). Consultem a lista de carros raros em segunda mão da página 198.

O veículo britânico mais cobiçado de todos é o TVR Cerbera Speed Twelve 2000. Provavelmente nunca ouvirem falar dele, e o seu design fora do comum, quase excêntrico, pode afastar eventuais compradores. Contudo, existe um atributo que o torna particularmente desejável: possui 800 BHP! Podem vencer a prova Blackpool Racers com um TVR V8S 1991 bem afinado. Se o TVR Cerbera Speed Twelve 2000 estiver entre os vossos adversários, é improvável que consigam ganhar. Desistam da corrida e reiniciem-na.

O TVR V8S 1991 também está disponível para as provas British Lightweight e Spider & Roadster. O TVR Tamora 2002 também preenche os requisitos de ambas as provas e é muito mais potente – mas também é muito mais caro. Se o dinheiro não for obstáculo, comprem-no. Se forem podres de ricos, podem também adquirir um TVR Cerbera Speed Twelve 2000 novo para a famigerada prova Blackpool Racers...

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
DUA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS
CONCLUSÃO DO JOGO
UM BOM INÍCIO
PECHINCHAS
VENDA DE CARROS
COMO UM RELÂMPAGO
RALI DE CAPRI
CAMPEONATOS
PONTOS A-SPEC
B-SPEC MODE
A-SPEC OR B-SPEC?
EM BUSCA DOS 100

Carros Franceses

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Citroen: 2HP – 2CV Classics	Citroen 2CV Type-A 1954	Tous France Championnat	-	-
Alpine: Renault Alpine Cup	Alpine A310 1600VE 1973	George V Rally (Easy)	-	-

Informação

Vão competir contra o Renault Clio Sport Trophy V6 24V Race Car 2000 no Renault Clio Trophy. Não podem comprar o mesmo carro e o único lugar onde o podem ganhar é ... (rufar de tambores)... no Renault Clio Trophy! Até mesmo os pilotos mais sovinas precisarão de abrir os cordões à bolsa e comprar o melhor Clio disponível: o Renault Clio Sport V6 Phase 2 2003. Este pode passar por um *tuning* bem apurado que o tornará capaz de conduzir a velocidades superiores em relação aos Clios mais baratos, e vão precisar de todos os cavalos disponíveis para ganhar esta corrida.

Os vossos adversários da Peugeot 206 Cup são muito mais rápidos do que seria de suspeitar, tornando esta uma das provas mais difíceis do seu segmento. Para alcançarem a vitória precisam de comprar o melhor 206 possível. O Peugeot 206 Rally Car 1999 é de longe o mais rápido, mas os 750.000 créditos que custa tornam-no proibitivo. Se não estiverem dispostos a gastar esta soma astronómica, comprem um dos 206 menos poderosos e montem-lhe todas as peças disponíveis na loja de *tuning*. Não se deixem enganar pelo elevado valor A-Spec desta corrida: é muito elevado, mas vocês *são* capazes de vencer a prova.

Carros Alemães

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Audi: A3 Cup	Audi A3 3.2 Quattro 2003	Showroom	-	-
BMW: Club "M"	BMW M3 GTR Race Car 2001	Schwarzwald Liga A	-	-
Mercedes-Benz: Legends of the Silver Arrow	Mercedes-Benz AMG 190 E 2.5 - 16 Evolution II Touring Car 1992	Schwarzwald Liga B	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	Deutsche Touring Car Meisterschaft

Informação

O Audi A3 3.2 Quattro 2003 pode ser utilizado na Schwarzwald League A e na Euro Hot Hatch League. Como acontece nas corridas Clio e 206, precisam de gastar bastante dinheiro para tornar o carro competitivo o suficiente para vencer o troféu Opel Speedster Trophy.

Finalmente, podem participar na Volkswagen: Lupo Cup e na Volkswagen: GTi Cup com o Volkswagen Lupo GTI Cup Car (J) 2003. Mas primeiro precisam de o comprar...

Carros Japoneses

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Honda: Type R Meeting	Honda NSX-R Concept 2001; Honda NSX-R Prototype LM Road Car / Race Car 2002	Race of NA Sports; Motegi 8h Endurance/Super Speedway 150 miles	-	-
Mazda: Club "RE"	Mazda RX-8 Concept (Type-I) 2001; Mazda BP Falken RX-7 (D1GP) 2003; Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001	Tsukuba Wet Race (Easy); Turbo Sports Cars; Mazda RX-8 Cup	-	-
Mazda: NR-A RX-8 Cup	Mazda RX-8 Concept Type I/II 2001	Tsukuba Wet Race (Easy)	Mazda RX-8 Concept LM Race Car 2001	Mazda: Club "RE"
Mitsubishi Motors: Evolution Meeting	Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997	Whistler Ice Race (Normal)	-	-
Nissan: Race of the Red "R" Emblem	Nissan Calsonic Skyline GT-R Race Car 1993; Nissan Gran Turismo Skyline GT-R (Pace Car) 2001	Tsukuba 9h Endurance; Real Circuit Tours	-	-
Nissan: Silvia Sisters	Nissan 240RS Rally Car 1985	Swiss Alps (Hard)	-	-
Nissan: Club "Z"	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car 2002; Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004; Nissan Option Stream Z 2004	Japan Championship; All Japan GT Championship; Tuning Car Grand Prix	-	-
Subaru: Stars of Pleiades	Subaru Impreza Rally Car 1999/2001; Subaru Impreza Sedan WRX Sti (GC) 1994	Various rally events (Normal); Used Cars, Showroom	-	-
Suzuki: Suzuki Concepts	Suzuki Concept-S2 2003	Suzuki K Cup	-	-

Informação

O Nissan 240RS Rally Car 1985 não revela a sua afinidade com a família Silvia através do nome, e é por essa razão que poucos pilotos o levam a participar na prova Silvia Sisters. Se procuram em vão modelos Lexus nos stands da Toyota de modo a participar na Altezza Race, visitem a secção dos carros americanos no World Map. Podem encontrar lá o Lexus: é um modelo de luxo comercializado pela Toyota na Europa e na América.

Carros Coreanos

Série	Carro Recomendado	Obtido em	Carro Troféu	Utilizar em
Hyundai Sports Festival	Hyundai HCD6 2001	Yosemite Rally II (Easy)	-	-

DRIVING MISSIONS

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

Assim que adquirirem a licença International B podem participar nas Driving Missions, ou "Missões de Condução". Estas são semelhantes aos testes das licenças, mas aqui competem contra outros veículos. O grande desafio é dominar uma situação específica com um carro predefinido.

As primeiras dez missões, disponíveis assim que ganharem a licença IB, são extremamente fáceis de vencer. O truque está em travar na curva mais tarde que o adversário de modo a ultrapassá-lo, o que não é especialmente difícil. Se passarem uma destas missões, recebem uma recompensa de 1.000 créditos. Esta soma é-vos atribuída sempre que passarem um dos primeiros dez desafios, o que os torna uma fonte de rendimento fácil. Quando passarem um "grupo" de missões – 1 a 10, 11 a 20, 21 a 24, 25 a 29 e 30 a 34 – ganham um carro como prémio (listado na página 215).

A partir da missão 11 vão precisar da licença International A. O nível de dificuldade dá um salto significativo; a menos que decorem o layout das pistas, podem pensar que estes desafios são impossíveis de vencer. O sucesso em cada missão pode dar acesso a uma recompensa que vai dos 7.500 aos 10.000 créditos. Com um prémio de 50.000 créditos, a missão 34 é a excepção. Contudo, como o desafio proposto é muito exigente (ganhar uma volta em Nürburgring com um handicap de dois minutos), a recompensa peca por escassa.

Nas próximas páginas vão encontrar conselhos que vos ajudarão a resolver as dificuldades colocadas por cada uma das Missões de Condução. Vamos revelar qual o carro que está à vossa disposição, qual a sua tracção (FF, 4WD e por aí fora), os adversários que enfrentam e o tempo que devem tentar alcançar. Devem ter atenção às dicas (incluindo a velocidade nas curvas, quando for indicada) e o tempo máximo recomendado, assim como os requisitos mínimos para vencer cada desafio. Estas instruções servem como base e podem fazer ainda melhor, como é óbvio, mas segui-las à letra garante o sucesso em cada uma das missões.

Se tiverem dificuldades, pratiquem seguindo a trajectória de corrida ideal nas pistas. Sempre que for considerado relevante, podem encontrar também os números das páginas do capítulo Pistas (embora, como é óbvio, isto não se aplique às missões 1 a 11 e ao Test Course, já que não seguem uma linha de corrida ideal). Também sublinhamos os testes de licença que podem querer repetir.

Outro modo de se familiarizarem com uma pista é escolhê-la no World Map e depois seleccionar "Free Run". Entrem na pista no modo B-Spec e deixem que o piloto complete pelo menos uma volta. Agora mudem para o modo A-Spec e corram contra o "fantasma". O condutor B-Spec conduz sempre de forma eficiente (mas raramente ultraveloz), ajudando-vos a perceber melhor qual é a trajectória ideal. Mais importante ainda, vão conseguir descobrir quais são as secções onde perdem mais tempo; é possível que não pisem o acelerador em áreas onde é aconselhável fazê-lo, ou que travem demasiado cedo nas curvas. Outra forma de aperfeiçoarem as vossas habilidades numa pista em especial é participar numa prova Endurance (caso seja possível).

Se as missões 3 Lap Battle forem demasiado difíceis, tentem completar primeiro as corridas Slipstream Battle: a Test Course é a pista mais fácil e a técnica do cone de aspiração das mais fáceis de dominar. Algumas das corridas 1 Lap Magic também são relativamente simples de terminar. Contudo, estas missões possuem uma complicação adicional: handicaps que podem chegar aos dois minutos de atraso. São forçados a esperar na grelha de partida enquanto os vossos adversários ganham uma vantagem adicional, e não existe maneira de encurtar ou saltar este período de espera.

Ao contrário dos testes das licenças, podem sair de pista em busca de atalhos (ou para embater nos muros). Contudo, embater no carro de um adversário ou colidir com objectos à beira da pista resulta numa penalidade de cinco segundos, durante o qual a vossa velocidade é limitada. Podem raspar ou embater de leve nas barreiras, e dar pequenos toques nos veículos rivais também é uma manobra tolerada – mas tenham cuidado. Podem obrigar o adversário a sair de pista, receber a penalização de cinco segundos e mesmo assim completar uma missão de ultrapassagem. Contudo, a partir da Missão 11 raramente poderão desperdiçar cinco segundos...

MISSÃO 1

Pista: Deep Forest Raceway
Carro: Fiat 500R 1972 (RR)
Adversário: Fiat 500R 1972
Tempo: 0:35
Prémio: 1.000 Cr.

Devem estar familiarizados com esta secção da Deep Forest Raceway após os testes de licença B-3 e B-4. A tarefa é ultrapassar um veículo idêntico ao vosso antes que ele alcance a meta. Quando este abrandar em aproximação à curva, ultrapassem-no por dentro, travem um pouco mais tarde e conduzam encostados ao interior da curva. Não acelerem muito, caso contrário vão acabar por perder tracção e, como consequência, velocidade.

MISSÃO 2

Pista: Grand Valley Speedway
Carro: BMW 330i 2005 (FR)
Adversário: BMW 330i 2005
Tempo: 0:25
Prémio: 1.000 Cr.

Apontem o carro à curva para a esquerda e depois virem em direcção ao interior da curva à direita. Ultrapassem o adversário pelo interior e travem a fundo. Curvem e acelerem assim que possível – mas não demasiado cedo, ou vão perder tracção. Um truque útil (embora injusto) é colarem-se ao carro do vosso adversário no interior da curva e "encostarem-se" a ele, permitindo que o seu veículo vos guie ao longo da curva enquanto o forçam a permanecer no exterior.

MISSÃO 3

Pista: Côte d'Azur
Carro: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965 (FR)
Adversário: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965
Tempo: 0:36
Prémio: 1.000 Cr.

De início podem pensar que apenas é possível ultrapassar o adversário durante a última curva (após a encosta) e pelo lado de dentro, mas existe uma outra oportunidade de assumirem a liderança. Sigam o outro carro de perto através da longa curva à esquerda. Antes da curva à direita, passem para o interior, travem um pouco mais tarde e ultrapassem. Sintam-se à vontade para dar um "toque" no adversário ao passarem por ele. Se subirem a encosta em linha recta podem mesmo passar pelo adversário na entrada para a primeira curva, passando pelo interior conforme ele deslizar pela direita.

MISSÃO 4

Pista: Seattle Circuit
Carro: Ford Mustang GT 2005 (FR)
Adversário: Ford Mustang GT 2005
Tempo: 0:21
Prémio: 1.000 Cr.

Acelerem a todo o gás e ultrapassem o adversário pela direita antes da curva – mas mantenham-se encostados o máximo possível à esquerda. Travem a fundo antes da curva. O ponto de travagem está entre o sinal "100m" e a ponte. Deste modo a curva deve ser fácil de atravessar.

MISSÃO 5

Pista: High-Speed Ring
Carro: Peugeot 206 RC 2003 (FF)
Adversário: Peugeot 206 RC 2003
Tempo: 1:06
Prémio: 1.000 Cr.

Tentem atravessar a próxima curva a alta velocidade de forma perfeita: não virem demasiado cedo. Sigam o adversário a princípio, mas depois sigam a linha interior da curva. Deste modo vão conseguí-lo ultrapassar por dentro na próxima curva.

Se embaterem na barreira de protecção na saída da primeira curva e perderem velocidade, permaneçam atrás do adversário durante a próxima curva e depois ultrapassem por dentro na entrada da secção de curvas em "S". Podem mesmo dar um toque no rival para o fazer sair de pista. Não acelerem a fundo – é muito fácil deslizar para fora da curva final.

MISSÃO 6

Pista: Tsukuba Circuit
Carro: Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000 (FR)
Adversário: Mazda MX-5 1800 RS (NB, J) 2000
Tempo: 0:28
Prémio: 1.000 Cr.

Já praticaram esta secção do Tsukuba Circuit no teste B-16. Sigam a trajectória do adversário. Reduzam um pouco a velocidade para atravessar a curva Dunlop. Virem para dentro e acelerem de forma ligeira mas constante. Se os pneus chiarem, é porque estão prestes a perder o controlo. Antes da curva em "U", travem muito mais tarde que o adversário e ultrapassem-no pelo interior. Se acharem esta manobra muito complicada, uma abordagem mais agressiva pode compensar: embatam na traseira do rival à velocidade máxima antes da curva em "U". Antes de fazerem contacto, pisem os travões e façam os possíveis e impossíveis para manter o carro na pista.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EN RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA TOTAL
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

MISSÃO 7

Pista: Midfield Raceway
Carro: Volkswagen Golf V GTI 2005 (FF)
Adversário: Volkswagen Golf V GTI 2005
Tempo: 0:43.5
Prémio: 1.000 Cr.

Caso sigam pelo interior da primeira curva à direita podem ultrapassar o adversário na curva à esquerda após o túnel. Para o fazerem precisam de desacelerar mais que o adversário. Se não o conseguirem acompanhar, precisam de entrar na curva à esquerda pelo lado de dentro logo a seguir ao túnel. Acelerem durante a curva mais longa ou serão transportados para o exterior. Sigam em linha recta na pequena curva em "S". Ultrapassem seguindo a trajectória interior durante a curva em "U". Podem dar um toque ao adversário ou fazê-lo sair de pista. Esta secção de pista também é utilizada no teste IA-1.

MISSÃO 8

Pista: Trial Mountain
Carro: Nissan 350Z Gran Turismo 4 Limited Edition (Z33) 2005 (FR)
Adversário: Nissan Skyline Coupe 350GT 2003
Tempo: 0:25
Prémio: 1000 Cr.

Encostem à esquerda de imediato e atravessem a longa secção em "S" em linha recta, junto às bermas. Devem atacar a terceira curva (à esquerda) a partir da direita; cortem a curva e permitam que a aceleração vos transporte para o exterior. Travem suavemente quando entrarem no túnel de modo a seguirem a melhor trajectória. No túnel podem aproveitar a potência superior do vosso carro para apanhar o rival. Podem também tentar lançá-lo para fora da pista na entrada do túnel. Pratiquem a secção do túnel no teste A-13 – pressionem R3 para exibir a trajectória – ou a pista completa no teste A-15.

MISSÃO 9

Pista: Twin Ring Motegi Road Course
Carro: Honda Mobil 1 NSX (JGTC) 2001 (MR)
Adversário: Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003
Tempo: 0:18.5
Prémio: 1.000 Cr.

Este é um exercício simples. No fim da recta encostem à direita, junto ao vosso rival, e travem um pouco mais tarde para o ultrapassar por dentro. Acelerem rapidamente ou podem ser ultrapassados antes de alcançarem a linha da meta. Mantenham o espelho retrovisor debaixo de olho e posicionem-se em frente do vosso adversário, caso seja necessário. Se quiserem jogar sujo, tentem este truque: *no final da recta, batam na traseira do rival para o forçar a encostar ao lado exterior da curva.*

MISSÃO 10

Pista: Circuit de la Sarthe
Carro: Renault Avantime 2002 (FF)
Adversários: Renault Avantime 2002 x 3
Tempo: 2:13.2
Prémio: 1.000 Cr.

Nesta tarefa a missão é ultrapassar três adversários na longa recta do Circuit de la Sarthe. Para o fazer, vão precisar de utilizar a técnica "drafting". Sigam directamente atrás do primeiro carro até se colarem à sua traseira e depois saiam do cone de aspiração para ultrapassar. Travem a uma distância segura da primeira chicana, mas não antes do primeiro carro. Não o ultrapassem agora: vão precisar de utilizar o cone de aspiração na próxima recta para vos ajudar a apanhar o terceiro carro. É importante que passem pela chicana sem sobressaltos, permitindo assim que comecem a acelerar o mais rapidamente possível. Na recta, entrem no cone de aspiração do segundo carro. Devem alcançar o terceiro carro após a segunda chicana, antes do final da recta. Travem antes da primeira curva à direita, atravessem-na com cuidado e acelerem até à meta.

Existe um truque nesta missão: passem por cima das chicanas! Encostem-se ao lado direito da pista na primeira, ao lado esquedo na segunda e passem directamente por cima da areia. Mantenham a direcção fixa e tirem o pé do acelerador para o carro não deslizar. De seguida, mantenham-se no exterior da pista para prevenir que os outros carros utilizem o vosso cone de aspiração. *Verifiquem as suas posições com o espelho retrovisor.*

MISSÃO 11

Pista: New York – Reverse (p. 148)
Carro: Toyota 2000GT 1967 (FR)
Adversários: Mazda 110S (L10B) 1968, Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970, Mitsubishi Galant GTO MR 1970, Nissan Skyline 2000GT-B (S54A) 1967, Isuzu 117 Coupe 1968
Tempo: 6:47.5
Prémio: 10.000 Cr.

Neste carro, não é aconselhável travar e virar para uma curva simultaneamente: devem primeiro travar, depois virar. "Lentos a entrar, rápidos a sair" é a fórmula de sucesso nesta missão. Devem conduzir cuidadosamente ao entrar em cada curva, mas acelerar para fora dela o mais rápido possível para maximizar a velocidade nas rectas. Tentem fazer todas as curvas a 90° pelo interior, mas não puxem demasiado pelo carro – se os penus chiarem, estão a ir muito depressa. Usem toda a largura da pista ao acelerarem para fora de cada curva e tentem endireitar o volante o mais cedo possível.

Ao início terão 30 segundos de atraso relativamente ao Mazda. Tentem encontrar o melhor ponto de travagem antes da rotunda depois da longa recta: o toldo vermelho à direita deve servir. Na rotunda, mantenham a velocidade entre as 44 e 50 mph. Nas curvas a 90°, a velocidade não deve baixar abaixo das 38 mph. Devem ser capazes de alcançar o carro em quinto na recta. Façam a última curva dupla a mais de 30 mph. Se estiverem à procura do melhor sítio para começar a travar, a sombra na rua e passadeira são referências úteis.

Depois da primeira volta, não devem estar a mais de 19 segundos de atraso. No final da recta principal, lembrem-se de que irão precisar de travar mais cedo para a curva à direita: irão estar a maior velocidade do que na primeira volta. Devem alcançar o quarto lugar na recta depois da rotunda, depois o terceiro na recta seguinte, e segundo mais ou menos na meta. Devem ter no máximo 9 segundos de atraso relativamente ao carro em primeiro lugar na última volta, o que permitirá que o alcancem e ultrapassem um pouco antes da corrida terminar.

MISSÃO 12

Pista: Laguna Seca Raceway (p. 104)
Carro: Ford GT LM Race Car Spec II 2004 (MR)
Adversários: Dodge Viper GTS-R Team Oreca Race Car 2000, Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000, Chevrolet Camaro LM Race Car 2001, Saleen S7 2002, Dodge Viper GTS-R Concept 2000
Tempo: 4:11.5
Prémio: 10.000 Cr.

Se quiserem, podem abordar a primeira curva pelo exterior extremo na área de asfalto à direita. Nesta missão, têm de conduzir a todo o gás e travar a fundo antes das curvas. Não virem desnecessariamente nas curvas: irão perder velocidade vital. Conduzam o mais a direito possível na direcção do exterior da próxima curva. Façam a violenta esquerda-direita de declive acentuada com cuidado – não corram riscos. Já devem ter conseguido ultrapassar o carro em quinto lugar. Passem o quarto na recta final. O vosso tempo para a primeira volta deve ser cerca de 1' 30". Terão de travar mais cedo para a primeira curva da segunda volta. Devem alcançar o terceiro lugar antes da esquerda-direita, depois o segundo na meta com um tempo total de cerca de 2' 50". Isto irá permitir-vos conquistarem o primeiro lugar na última volta. Em termos de tempos de divisão, devem ter cerca de 18" de atraso quando o primeiro for apresentado. Como tal, devem estar a reduzir o défice entre 1 a 2 segundos por secção. Se acham que precisam de praticar para esta pista, experimentem a licença B-10 – podem fazer a volta inteira com um *pace car*.

Há dois atalhos possíveis nesta pista. O primeiro é a curva à esquerda antes da esquerda-direita a descer – podem cortar a curva por cima da areia. O carro torna-se quase incontrolável, por isso certifiquem-se que vão na direcção certa antes de saírem do asfalto. Também podem cortar a secção a descer da perigosa esquerda-direita (diagonalmente para a direita), mas é uma manobra arriscada porque o carro pode saltar.

MISSÃO 13

Pista: Opera Paris (p. 150)
Carro: Peugeot 206 Rally Car 1999 (4WD)
Adversários: Ford Focus Rally Car 1999, Ford Escort Rally Car 1998, Toyota Corolla Rally Car 1998, Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car 1997, Citroen Xsara Rally Car 1999
Tempo: 4:37.5
Prémio: 10.000 Cr.

Esta é uma missão muito difícil, especialmente se ainda não dominam a importante técnica de "entrar devagar, sair rápido". Curvar bem não é uma questão de entrar numa curva o mais rápido possível, travando no último momento (ou sem travar). É mais importante que estejam numa posição perfeita na saída da curva, para poderem acelerar a fundo o mais cedo possível.

Mantenham a trajectória – está marcada claramente pelo asfalto mais escuro. Evitem derrapar, ou irão perder a tracção de que precisam para acelerar. Devem ultrapassar o primeiro adversário antes da entrada na primeira chicana, o mais tardar durante esta. Quando o primeiro tempo dividido surgir, devem ter no máximo dez segundos de atraso.

É vital que conduzam na perfeição na aproximação – e durante – a curva em "U". Podem praticar esta secção no teste de licença IA-9. Apesar de aqui conduzirem um carro FF, ainda assim é muito útil; também devem consultar a demonstração da licença. Não conduzam a todo o gás para a secção direita-esquerda e travem no último momento antes da curva à esquerda. Façam-no como deve ser: travem com suavidade antes da curva à direita, depois a fundo antes da curva à esquerda que se segue, de forma a poderem acelerar para a pequena recta antes da curva em "U". Travem de forma a estarem à esquerda à saída desta, acelerando à direita na recta.

Devem começar a travar com suavidade na recta para a curva à esquerda, antes da Place de la Concorde. No final da próxima breve recta, devem estar em posição para ultrapassar outra vez. Mantenham esta velocidade e estarão no caminho certo. Se acharem muito difícil, pratiquem no teste de licença S-11.

MISSÃO 14

Pista: Seattle Circuit (p. 152)
Carro: Plymouth Super Bird 1970 (FR)
Adversários: Buick Special 1962, Dodge Charger Super Bee 426 Hemi 1971, Mercury Cougar XR-7 1967, Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964, Plymouth Cuda 440 Six Pack 1971
Tempo: 6:05.5
Prémio: 10.000 Cr.

Os carros potentes americanos podem ser muito divertidos de conduzir, mas é importante recordar que não podem "atirá-los" pela pista como se fossem pequenos e leves carros FR. Têm de tratar estes monstrinhos com um certo grau de respeito. O Plymouth Super Bird 1970 usado nesta missão tem muita potência, mas também é muito pesado: precisarão de travar mais cedo e durante mais tempo, e curvar com precisão, virando com cuidado ao seguirem uma trajectória suave. Irão ver que obtêm melhores resultados carregando de forma intermitente no travão. Pratiquem esta técnica.

Mantenham o veículo direito na secção a subir de forma a conseguirem ultrapassar o quinto carro no topo. O vosso tempo parcial aqui deve ter um máximo de sete segundos, idealmente cerca de cinco. O carro em primeiro lugar (um Buick Special 1962) tem uma excelente velocidade em rectas, por isso não se deixem enganar pela diferença aparentemente pequena nesta indicação. Podem ganhar algum terreno nas curvas seguintes, tal como nas chicanas antes da recta, se se lembrarem de usar bem os travões e virar cuidadosamente. Também é vital que acelerem cedo para fora das curvas, especialmente antes de longas rectas.

Se estiverem a ter uma performance razoável, devem alcançar o Buick antes da meta (se bem que uma trajectória suave pela última chicana será importante). Logo que se habituem a conduzir este tipo de carros, vão ver que esta missão não é tão difícil quanto parece. Com experiência, é possível ultrapassar o Buick antes do final da segunda volta.

MISSÃO 15

Pista: Côte d'Azur (p. 142)
Carro: Lancia Stratos 1973 (MR)
Adversários: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 1965, Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale 1963, Alfa Romeo Spider 1600 Duetto 1966, Autobianchi A112 Abarth 1979, Fiat 500R 1972
Tempo: 6:25.5
Prémio: 10.000 Cr.

O Stratos é significativamente mais rápido do que os carros dos adversários, mas começam com um intimidante atraso de 45 segundos. Além disso, o carro tem tendência a deslizar quando esforçado durante as curvas. Desacelerem de tempos a tempos quando isto acontecer ou, melhor ainda, lembrem-se de travar cedo para as curvas. Como este circuito oferece muitas oportunidades de Wall Riding (ver página 236), até condutores menos experientes não devem ter problemas. O primeiro tempo dividido deve ser abaixo de 40 segundos. Ultrapassem o Fiat no túnel. Se o segundo tempo for aproximadamente 33 segundos, e conseguirem reduzir isto para menos de 30 no final da primeira volta, estão no bom caminho para a vitória.

Se virem que estão a derrapar na direcção de uma parede ou placard e não conseguem evitar uma colisão eminente, usem o travão de mão para virar a traseira do carro. Enquanto uma colisão frontal ou lateral resulta numa penalidade de 5 segundos, bater com a traseira pode nem se reflectir no tempo (a não ser que seja muito violenta).

MISSÃO 16

Pista: Suzuka Circuit (p. 110)
Carro: Volkswagen New Beetle Cup Car 2000 (FF)
Adversários: Volkswagen New Beetle Cup Car 2000 x 5
Tempo: 7:40
Prémio: 10.000 Cr.

Esta é outra missão relativamente simples. Dado que já praticaram várias secções do percurso nas licenças A-4, A-9, A-10, IB-3, IA-2 e (possivelmente) S-12, a pista em si não deve trazer surpresas. Além disso, o carro New Beetle Cup que conduzem é caracterizado pelo seu bom controlo. Os adversários têm a mesma matéria-prima, mas falta-lhes a vossa habilidade potencial, iniciativa e capacidade de improvisação. Se já tiverem aperfeiçoado as vossas habilidades na condução em curvas, devem apanhá-los sem grandes problemas. Só têm de travar a fundo antes de quatro curvas: a segunda à direita depois do início, a apertada à direita antes da ponte, a curva em "U" e a chamada Spoon Corner (dupla à esquerda) antes da grande recta. Para as restantes, desacelerar ou uma travagem breve é suficiente.

Podem tornar esta tarefa mais fácil aproveitando dois atalhos. Usando ambos, devem conseguir liderar antes de começar a terceira volta. Quando a berma esquerda acaba depois da segunda curva à direita, conduzam pelo campo à esquerda, directos à curva que vêem ao fundo. Irão deslizar muito, mas vale a pena o risco: irão notar uma recompensa tangível quando surgirem os próximos tempos divididos. Adicionalmente, podem cortar a chicana antes da meta. Antes da ponte Konami, conduzam pelo campo à direita de forma a regressarem ao asfalto e acelerarem logo a fundo ao chegarem às pilhas de pneus.

MISSÃO 17

Pista: Infineon Raceway – Sports Car Course (p. 102)
Carro: Audi R8 Race Car 2001 (MR)
Adversários: Bentley Speed 8 Race Car 2003, Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998, BMW M3 GTR Race Car 2001, Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004, Nissan Falken GT-R Race Car 2004
Tempo: 4:08.5
Prémio: 10.000 Cr.

Desde que conheçam a pista como a palma da vossa mão, esta missão é só razoavelmente desafiante. Pratiquem-na através dos testes de licença B-15 e S-13.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

O protótipo R8 (um vencedor nas corridas de resistência de 24 horas de Le Mans) é muito veloz e tem uma maneabilidade impressionante. Não sejam precipitados e comecem a puxar tanto a vossa habilidade como o carro ao limite. Desde que conduzam bem, focando-se em acelerar o mais cedo possível para fora das curvas, cedo começarão a reduzir a desvantagem.

Leiam as dicas de condução na página 103 e ajustem os pontos de travagem sugeridos para se adequarem aos requisitos do carro. Irão notar que é muitas vezes necessário travar mais cedo do que é indicado – por exemplo, no primeiro sinal antes da curva dupla à direita na secção média da pista. É também aí que devem, idealmente, ultrapassar o primeiro dos cinco carros. Se estiverem com um atraso de 20 segundos quando surge o primeiro tempo dividido, depois 14 após a primeira volta, devem conseguir passar o Bentley antes da corrida acabar.

MISSÃO 18

Pista: Circuit de la Sarthe II (p. 96)
Carro: Nissan R92CP Race Car 1992 (MR)
Adversários: Mercedes-Benz Sauber C9 Race Car 1989, Bentley Speed 8 Race Car 2003, Toyota GT-One Race Car (TS020) 1999, Mercedes-Benz CLK-GTR Race Car 1998, Panoz Esperante GTR-1 Race Car 1998
Tempo: 9:33
Prémio: 10.000 Cr.

Façam um teste de condução para se familiarizarem com o comportamento de travagem do Nissan R92CP Race Car 1992 antes de tentarem sequer ganhar a missão. Ele desacelera muito bem, uma bênção que pode ser uma maldição se não estiverem habituados a ela. Lembrem-se: se começarem a travar muito cedo para as curvas, o vosso tempo irá sofrer.

Será também útil terem alguma experiência prévia (idealmente numa corrida de resistência) no Circuit de la Sarthe – da lendária prova "24 hours Le Mans" – e com carros de corrida de grande velocidade. Nesta corrida conduzem a versão "clássica" da pista, sem chicanas na longa recta de cinco quilómetros Hunaudières. As chicanas foram introduzidas pela primeira vez em 1990, depois de dois carros terem aí atingido velocidades de aproximadamente 250 mph (400 km/h) em duas provas anteriores, o que foi considerado pouco seguro.

Antes do final da recta, já devem ter ultrapassado um dos adversários. Não se esqueçam de aproveitar o cone de aspiração dos veículos à vossa frente. Existem dois atalhos que podem aumentar significativamente as vossas hipóteses de ganhar.

1. No final da recta inicial/final, podem evitar a chicana Dunlop. À velocidade máxima, vão direitos ao arco Dunlop e conduzam pela areia. O carro vai abanar violentamente e ficar incontrolável, pelo que precisam de estar na direcção certa antes de saírem da pista. Acelerar na areia é pouco aconselhável, mas mudar de direcção é um desastre certo...

2. Conduzam direitos pela chicana dupla antes da recta final. Quando a entrada das boxes bifurca para a direita, conduzam para a esquerda à velocidade máxima e apontem em direcção à meta.

MISSÃO 19

Pista: Suzuka Circuit East Course (110)
Carro: Amuse S2000 Street Version 2004 (FR)
Adversários: Amuse S2000 Street Version 2004 x 5
Tempo: 3:24.5
Prémio: 10.000 Cr.

O veículo de tracção traseira S2000 Street Version 2004 é um carro difícil de dominar. Irão precisar de desacelerar ocasionalmente durante as curvas ou até travar para o manter estável. Também é importante travar relativamente a fundo e cedo para evitar que o carro dispare direito para fora de cada curva. Paciência e técnica são os atributos de que precisam para vencer esta missão... mas o atalho descrito na Missão 16, na página 251, também ajuda! Se forem capazes de cortar diagonalmente pelo campo depois da segunda curva à direita, mantendo o controlo do carro, devem ganhar com facilidade.

MISSÃO 20

Pista: Tsukuba Circuit (p. 114)
Carro: Nissan mm-R Cup Car 2001 (FF)
Adversários: Honda NSX Type R 2002, Mazda RX-7 Spirit R Type A (FD) 2002, Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004, Mitsubishi Lancer Evolution VIII GSR 2003, Nissan Skyline GT-R (R34) 1999
Tempo: 3:40
Prémio: 10.000 Cr.

A vossa tarefa nesta corrida é alcançar e bater carros com motores significativamente mais potentes do que o vosso Nissan. Numa corrida em linha recta, não teriam hipóteses. Contudo, o Tsukuba Circuit é uma pista serpenteante com muitas curvas, e o vosso carro está equipado com pneus de corrida, comporta-se bem nas viragens e tem travões muito eficientes. Como este circuito é usado nos testes de licença B-5, B-13, B-16 e IB-1, já o devem conhecer bem.

Como os outros carros travam cedo e a fundo durante as curvas, podem ganhar muito terreno travando tarde e ultrapassando no interior. Não se esqueçam de que não existe penalidade para pequenos empurrões – só as colisões directas são proibidas. Se fizerem tudo bem, devem estar em segundo lugar ao alcançarem a longa recta. Olhem pelo retrovisor ocasionalmente e tomem medidas para evitar que os outros vos ultrapassem. Uma volta depois, devem conseguir alcançar o líder Honda NSX Type R 2002.

MISSÃO 21

Pista: Test Course
Carro: Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002 (FF)
Adversários: Nissan Cube EX (FF/CVT) 2002 x 5
Tempo: 3:55.5
Prémio: 7.500 Cr.

Ponham-se atrás do carro à vossa frente e alcancem-no usando o cone de aspiração. Saiam dele antes de colidirem e repitam o processo com o veículo seguinte. Evitem o uso desnecessário do volante – tudo o que faça perder velocidade deve ser evitado – e ultrapassem sempre no interior.

Irá demorar até alcançarem o carro que lidera. Sejam pacientes: quando o vosso Cube entrar na quarta mudança e alcançar a velocidade estonteante de mais de 105 mph, a corrida vai acabar mais cedo do que pensam. Desde que se mantenham concentrados, o primeiro lugar é garantido.

MISSÃO 22

Pista: Test Course
Carro: Honda Odyssey 2003 (4WD)
Adversários: Honda Odyssey 2003 x 5
Tempo: 3:10
Prémio: 7.500 Cr.

Esta corrida é muito similar à Missão 21: ganhem alcance usando o cone de aspiração, ultrapassem pelo interior, repitam, ganhem. Irão precisar de reajustar imediatamente a trajectória quando a corrida começar. Adicionalmente, os que usarem transmissão automática devem manter o R2 pressionando mal o carro entre em quarta. Isto irá prevenir que ele suba para quinta, na qual o Odyssey é mais lento do que em quarta! Logo que ultrapassem o líder, movam-se para mais perto do interior da pista para encurtar a distância e evitar que os adversários usem o vosso cone de aspiração.

MISSÃO 23

Pista: Test Course
Carro: Nissan Skyline GT-R (R34) 1999 (4WD)
Adversários: Nissan Skyline GT-R (R34) 1999 x 5
Tempo: 7:04.5
Prémio: 10.000 Cr.

Esta é de longe a missão de "cones de aspiração" mais difícil. Tem um grupo de quatro carros e um veículo separado com uma vantagem significativa. Como os seis veículos são idênticos, não podem encurtar a distância só com habilidade de condução. Precisam de adoptar o grupo de carros como colegas de equipas de forma a efectuar uma técnica de "derrapagem cooperativa".

Entrem no cone de aspiração do quinto carro mal a corrida comece, depois prossigam para a frente do grupo – lembrem-se de ultrapassar pelo interior. Agora vem a parte inteligente – alinhem-se em frente dos outros carros e permitam que usem o vosso cone de aspiração. Não conduzam demasiado perto do interior da pista! Verifiquem as suas posições regularmente pelo retrovisor (ou pressionando L1). Quando passarem para a frente, desacelerem de forma breve, depois prego a fundo novamente. Isto irá evitar que se distanciem demasiado, o que por sua vez permite que eles vos alcancem mais cedo.

Na saída do túnel, os carros devem estar prontos para começar a ultrapassar. Estejam atentos ao seu progresso, depois movam-se para o lado para permitir que passem. Se um carro colidir convosco, recomecem a corrida: não irão ser capazes de alcançar o carro na liderança. Permitam que dois carros passem, depois movam-se para o cone de aspiração. Tenham em mente que a IA irá (bastante desnecessariamente) travar ao final da recta. Se não prestarem atenção, uma colisão pode arruinar-vos a corrida.

Usem o cone de aspiração para ultrapassar os dois carros novamente, depois desacelerem de forma breve e repitam o procedimento. Na recta inicial/final os carros não costumam ter problemas em ultrapassar, mas devem sempre desviar-se para permitir que eles passem na recta. Se tudo correr bem, irão alcançar o primeiro carro lenta mas determinadamente. Devem conseguir entrar no seu cone na recta durante a terceira volta e depois (finalmente) ultrapassá-lo. Façam a última curva pelo interior.

MISSÃO 24

Pista: Test Course
Carro: Amuse S2000 GT1 2004 (FR)
Adversários: Amuse S2000 GT1 2004 x 5
Tempo: 5:52.5
Prémio: 10.000 Cr.

Similar às primeiras batalhas de cone de aspiração, esta missão é bem mais fácil do que a anterior. Já sabem como é: fiquem no cone de aspiração do carro à frente, ultrapassem-no pelo interior, movam-se para trás do próximo carro, repitam. Irão avançar de forma lenta, mas devem chegar à liderança perto do final da terceira volta.

MISSÃO 25

Pista: Fuji Speedway 80s (p. 98)
Carro: Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004 (FR)
Adversários: Nissan Fairlady Z 280Z-L 2seater (s130) 1978, Nissan 240ZG (HS30) 1971, Nissan Fairlady Z 300ZX (Z31) 1983, Nissan 300ZX 2seater (Z32) 1989, Nissan 350Z (Z33) 2003
Tempo: 1:51
Prémio: 7.500 Cr.
Desvantagem: 35 segundos

O vosso carro é um competidor do JGTC (Japanese GT Championship – ver página 226) e é, como tal, um carro excelente de se conduzir: contem com uma travagem eximia, viragens suaves e uma aceleração veloz. Se manterem a trajectória ideal e fizeram as curvas a alta velocidade, devem ultrapassar o líder pouco antes da meta.

Acelerem até ao sinal "50m", carreguem nos travões e entrem na curva a cerca de 55 mph. Façam a curva ligeira à esquerda a velocidade máxima; para a longa curva à direita, desacelerem para os 105 mph. Na curva em "U", tentem manter uma velocidade de 50 mph. Travem de forma breve antes da curva final, mas não vão abaixo das 130 mph.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

MISSÃO 26

Pista: Suzuka Circuit (p. 110)
Carro: Honda Takata Dome NSX (JGTC) 2003 (MR)
Adversários: Honda S500 1963, Honda Beat 1991, Honda Civic 1500 3door CX 1979, Honda Integra Type R (DC2) 1995, Honda S2000 2001
Tempo: 3:30.0
Prémio: 7,500 Cr.
Desvantagem: 90 segundos

O familiar circuito Suzuka é o cenário desta missão. Têm de esperar bastante tempo antes de vos ser permitido arrancar. Não conduzam abaixo das 93 mph na curva à direita depois do início. Façam as curvas consecutivas numa linha recta se conseguirem. Deixem a segunda curva direita desta secção a cerca de 93 mph para poderem passar a longa curva à esquerda sem perder velocidade. Na curva à direita seguinte, desacelerem para cerca de 105 mph. Tentem reduzir para 68 mph na violenta curva à direita antes da ponte. O tempo dividido deve ser um máximo de 53 segundos. Na curva em "U", não vão abaixo das 37 mph. Podem ultrapassar pela primeira vez na curva dupla à esquerda. Travem para 87 mph para a curva à esquerda, depois para 68 mph para a segunda. Acelerem ao máximo o mais cedo possível. Travem de forma breve no final da longa recta, mas não abaixo das 125 mph. Façam a última chicana cuidadosamente, depois alcancem a liderança pouco antes da meta.

Como já devem saber, existem dois atalhos nesta pista. Vejam a missão 16 na página 251 para mais detalhes.

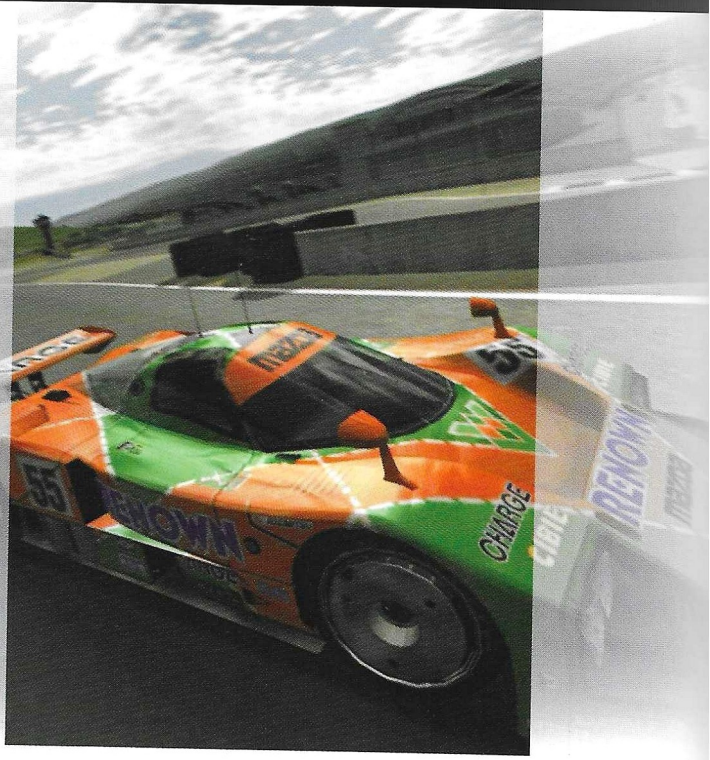
MISSÃO 27

Pista: Laguna Seca Raceway (p. 104)
Carro: Mazda 787B Race Car 1991 (MR)
Adversários: Mazda 110S (L10A) 1967, Mazda RX-7 GT-X (FC, J) 1990, Mazda RX-8 Type S (J) 2003, Mazda RX-7 Type RS (FD) 2000, RE Amemiya Asparadrink RX-7 (JGTC) 2004
Tempo: 2:12
Prémio: 7,500 Cr.
Desvantagem: 50 segundos

Quando sujeitos a altos níveis de força de gravidade lateral, o sistema ASM neste Mazda irá impedir que a traseira do carro deslize. Não podem, como tal, fazer as curvas demasiado rápido, ou irão ter uma séria subviragem. Têm de travar mais a fundo do que o normal antes das curvas, saindo delas numa linha recta sempre que puderem.

As velocidades máximas recomendadas são:

- Curva em "U" depois do início: 50 mph.
- Curva à direita: travem antecipadamente para 74 mph. Não acelerem: façam a curva a aproximadamente 68 mph.
- Curva à direita: travem ligeiramente, 93 mph.
- Curva à esquerda: pelo menos 68 mph.
- Curva à esquerda: 80 mph. Ultrapassem pela primeira vez na secção a subir.



- Esquerda-direita a descer: entrem a 37 mph e saiam a cerca de 68 mph. Ultrapassem o carro em quarto lugar aqui.

Façam as curvas seguintes a velocidades ajustadas ao carro, excepto a curva final – devem fazê-la a aproximadamente 56 mph. Irão encontrar os carros em terceiro e segundo lugar aqui. Tenham cuidado se tiverem de ultrapassar o penúltimo carro enquanto estão no interior da curva. É muito estreita e devem evitar esbarrar contra o adversário. Ultrapassem o carro um pouco antes do final.

MISSÃO 28

Pista: Fuji Speedway 2005 (p. 100)
Carro: Toyota WedsSport Celica (JGTC) 2003 (FR)
Adversários: Toyota Celica 1600GT (TA22) 1970, Toyota Celica XX 2800GT 1981, Toyota Celica 2000GT-Four (ST165) 1986, Toyota Celica GT-Four RC (ST185) 1991, Toyota Celica GT-Four (ST205) 1998
Tempo: 2:30
Prémio: 7,500 Cr.
Desvantagem: 37 segundos

Existe uma margem para erro razoável nesta missão. Não têm de puxar o vosso carro ao limite de forma a vencer.

- Curva em "U" depois do início: 43 mph.
- Curva à esquerda: 80 mph.
- Curva longa à direita: 100 mph.
- Curva em "U" (esquerda): 50 mph.

Irão acabar por encontrar os adversários nas chicanas. Observem os carros com atenção e ajustem a velocidade para se adequar à situação. Ao final da segunda chicana devem ter ultrapassado três carros. Não façam a última curva demasiado rápido – podem apanhar os carros que restam na recta final.

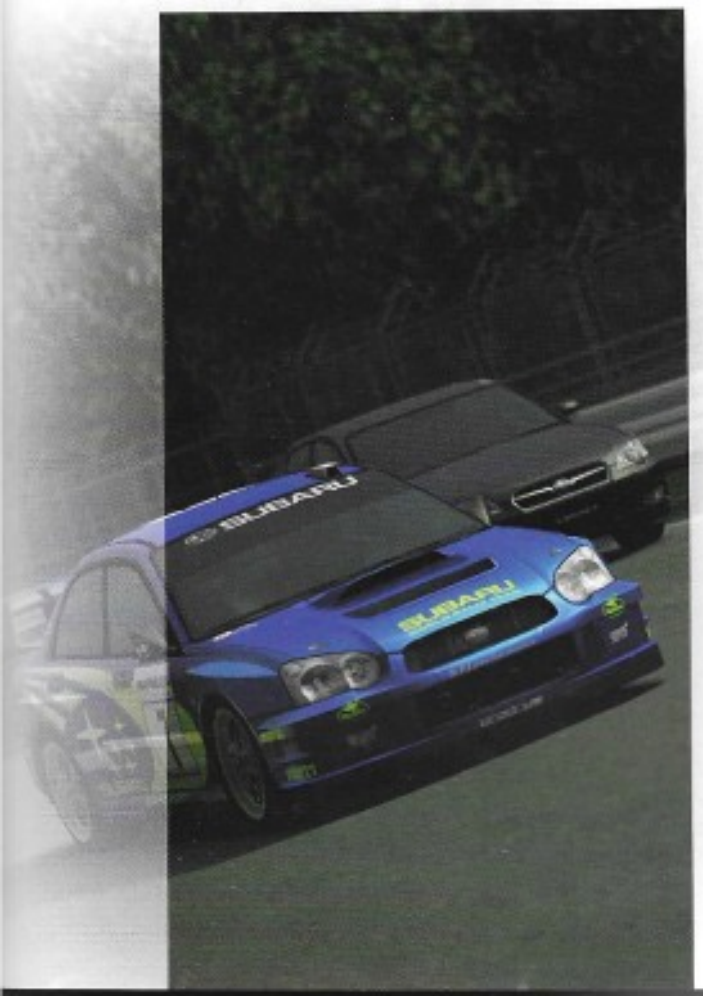
MISSÃO 29

Pista: Infineon Raceway Sports Car Course (p. 102)
Carro: Chevrolet Corvette C5R (C5) 2000 (FR)
Adversários: Chevrolet Corvette Convertible (C1) 1954, Chevrolet Corvette Coupe (C2) 1963, Chevrolet Corvette Stingray L46 350 (C3) 1969, Chevrolet Corvette Grand Sport (C4) 1996, Chevrolet Corvette Z06 (C5) 2000
Tempo: 2:15.5
Prémio: 7,500 Cr.
Desvantagem: 44 segundos

Se ainda não se sentem em casa na Infineon Raceway, consultem a demonstração no teste de licença S-13: é muito informativa. As velocidades recomendadas são:

- Curva à direita: 56 mph.
- Curva em "S": mais de 80 mph. Devem ver um tempo parcial de cerca de 31 segundos.
- Curva apertada à direita: 50 mph.

Abordem a longa curva à esquerda cuidadosamente e depois aumentem a velocidade. Aliviem o acelerador logo que o carro comece a deslizar. Na curva em "U" que se segue devem alcançar e ultrapassar os primeiros a uma velocidade de aproximadamente 43 mph. Façam a curva em "S" na linha mais direita que conseguirem sem travar, excepto na última à direita. Na curva final em "U", travem para cerca de 30 a 37 mph. Irão chegar ao primeiro lugar não muito antes da meta.



MISSÃO 30

Pista: Tsukuba Circuit (p. 114)
Carro: Subaru Impreza Rally Car 2003 (4WD)
Adversários: Subaru 360 1958, Subaru Legacy B4 Blitzen 2000, Subaru Legacy B4 3.0 R 2003, Subaru Impreza Sedan WRX STi Spec C (GD, Type-II) 2004, Subaru Impreza Premium Sports Coupe 22B-STi Version (GC) 1998
Tempo: 1:56.6
Prémio: 10,000 Cr.
Desvantagem: 53 segundos

Esta é uma das missões de uma volta mais fáceis. Quando começam, os carros em quarto e quinto lugar ainda são visíveis ao final da recta. Terão de conduzir de forma agressiva e ultrapassar estes carros logo que possam. Devem alcançar o segundo lugar a cerca de um terço da recta principal (usem o cone de aspiração do carro para vos ajudar). Na longa curva final, não permitam que a velocidade vá abaixo das 80 mph. Por fim, prego a fundo e passem o clássico Subaru 360 1958 quase imediatamente antes da meta.

MISSÃO 31

Pista: High-Speed Ring – Reverse (p. 132)
Carro: Lotus Esprit V8 2002 (MR)
Adversários: Lotus Elan S1 1962, Lotus Europa Special 1971, Lotus Elise 2000, Lotus Carlton 1990, Lotus Elise Sport 190 1998
Tempo: 1:44.5
Prémio: 10,000 Cr.
Desvantagem: 18 segundos

Esta pista é bastante fácil em termos de condução, mas isso não é necessariamente positivo nesta corrida. Como os vossos adversários são bastante rápidos, a ausência de curvas complexas significa que existe menos margem para conseguirem recuperar boas quantidades de tempo.

- Primeira curva à direita: mantenham-se a mais de 93 mph.
- Grande curva em "S" depois do túnel: 62 a 68 mph.
- Curva à direita: mais de 95 mph.
- Acelerem pela curva a alta velocidade até ao final.

Aproveitem sempre o cone de aspiração do carro em frente. Ultrapassem o carro em quinto lugar antes de alcançarem o túnel. Têm de esperar até à última curva à direita antes da grande curva final para alcançarem o quarto lugar.

Podem dar um bom uso à barreira de protecção na primeira curva, mas não para fazerem Wall Riding – isso não iria ajudar numa curva tão grande. Entrem na curva a alta velocidade. Quando o ímpeto vos levar para o exterior da pista, tentem manobrar rapidamente o carro de maneira a baterem com a traseira na barreira. Quando dominarem este truque, vão ver as vantagens: o carro deve estar na posição perfeita para sair da curva com velocidade, e o ricochete até pode dar bónus a esta. Se simplesmente baterem e deslizarem pela barreira, tentem ajustar o ângulo de abordagem da próxima vez.

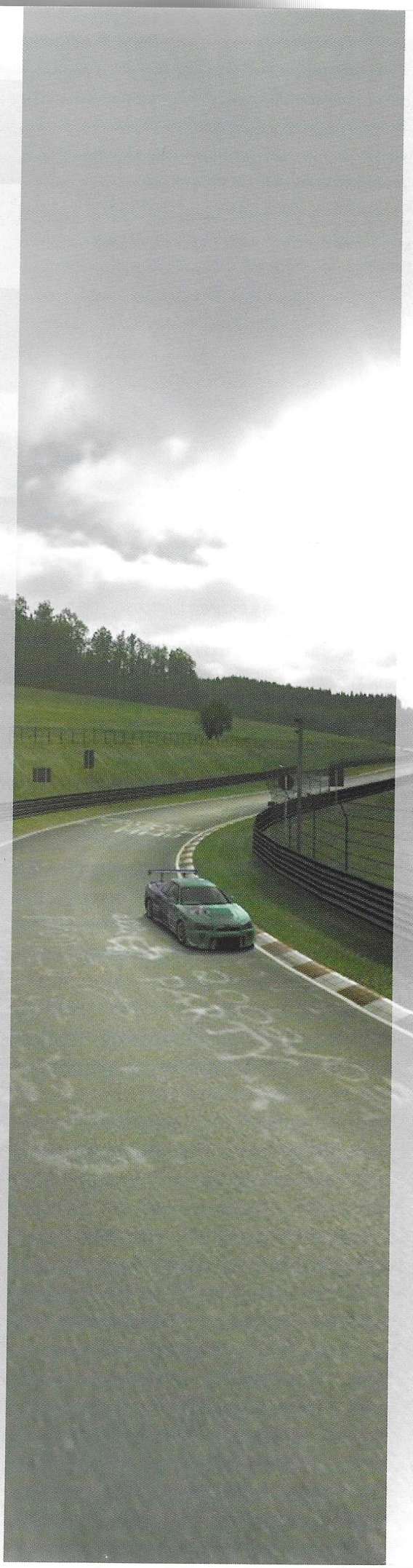
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

MISSÃO 32

Pista: Seattle Circuit – Reverse (p. 152)
Carro: Ford GT 2005 (MR)
Adversários: Ford Taurus SHO 1998, Shelby Mustang G.T. 350R 1965, Ford Mustang GT 2005, Mercury Cougar XR-7 1967, Ford RS200 1984
Tempo: 2:16.0
Prémio: 10.000 Cr.
Desvantagem: 25 segundos

Nesta missão conduzem um poderoso Ford GT 2005 no circuito urbano de Seattle. Isto significa que terão de travar a fundo e suficientemente cedo antes das suas muitas curvas fechadas. Depois do início, travem de forma breve para a chicana no final da recta, depois façam a linha mais directa por ela. Façam a primeira curva apertada a cerca de 40 mph. Não se esqueçam: travem, depois virem. Na secção esquerda-direita, não travem se puderem – aliviem só o acelerador e conduzam pelas curvas a cerca de110 mph numa linha relativamente direita.

Na próxima recta, devem ser capazes de alcançar o carro em quarto lugar. Não se esqueçam de aproveitar o cone de aspiração. Antes da apertada curva em "U" à direita, travem para cerca de 37 mph antes do sinal "100m". Devem fazer as curvas subsequentes a mais de 60 mph. Travem sempre com suavidade. Façam a curva à esquerda antes da encosta a 45 mph. Conduzam pela secção a descer numa linha recta, dado que os saltos diagonais irão fazer com que o carro seja incontrolável na aterragem. Façam a última curva em "U" a cerca de 37 mph. Precisam de ultrapassar o carro em segundo lugar o mais tardar aqui. Depois é prego a fundo até à meta.



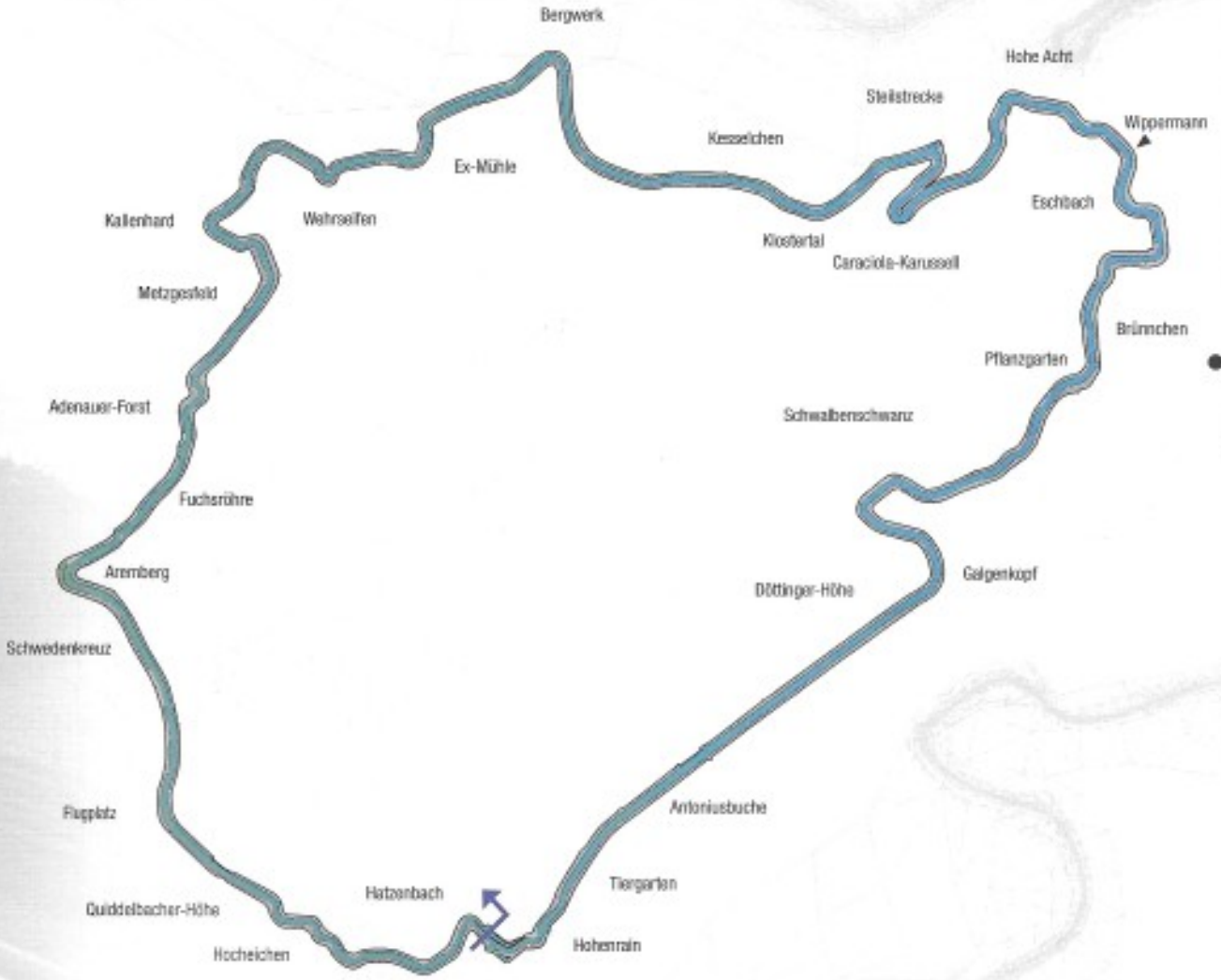
MISSÃO 33

Pista: Infineon Raceway Sports Car Course (p. 102)
Carro: Cadillac Cien 2002 (MR)
Adversários: Buick GNX 1987, Pontiac GTO 5.7 Coupe 2004, Pontiac Solstice Coupe Concept 2002, Pontiac Tempest Le Mans GTO 1964, Buick Special 1962
Tempo: 2:04.5
Prémio: 10.000 Cr.
Desvantagem: 21 segundos

Já devem conhecer bem este circuito, por isso só precisam de adaptar a táctica ao veículo que conduzem. Na primeira curva à direita, travem para 50 mph. Ultrapassem o carro em quinto lugar, depois observem o carro à frente e travem mais tarde para a curva em "S" para ficarem em quarto lugar. Façam a curva fechada à direita a aproximadamente 43 mph. Conduzam pela longa curva à esquerda mesmo no interior com uma velocidade mínima de 70 mph. Acelerem para fora dela o mais cedo possível. Antes da curva em "U", travem para cerca de 45 mph. Conduzam pela combinação que se segue numa linha quase direita. Acelerem para cerca de 142 mph até chegarem à última curva à direita. Aí, travem para 93 mph antes de acelerarem na direcção da curva em "U". Façam-na a cerca de 37 mph, e depois alcancem o primeiro lugar na recta.

MISSÃO 34

Pista: Nürburgring Nordschleife (p. 106)
Carro: Mercedes-Benz SLR McLaren 2003 (FR)
Adversários: Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1954, Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor 1998, Mercedes-Benz 190 E2.5-16 Evolution II 1991, Mercedes-Benz SL 500 (R230) 2002, Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) 2004
Tempo: 9:15
Prémio: 50.000 Cr.
Desvantagem: 123 segundos



Esta é a missão mais difícil de todas e pode ser uma das corridas mais complicadas que vão encontrar em *Gran Turismo 4*. Têm de conduzir uma volta muito rápida e precisa em Nürburgring Nordschleife com um carro muito poderoso de tracção traseira. Como se isso não fosse já um teste suficiente à vossa habilidade e paciência, têm de aguentar uma espera agonizante de mais de dois minutos antes de cada tentativa. Aqui a experiência é absolutamente essencial. Devido ao grande intervalo entre cada corrida, aconselhamos a que a façam noutra secção...

Fuchsröhre: IA-13 (p. 53)
Metzgesfeld: A-7 (p. 40)
Kallenhard: A-14 (p. 42)
Bergwerk: IB-2 (p. 44)
Hohe Acht: A-16 (p. 43)
Volta completa: IA-15 (p. 54)
Volta completa: S-16 (p. 59)

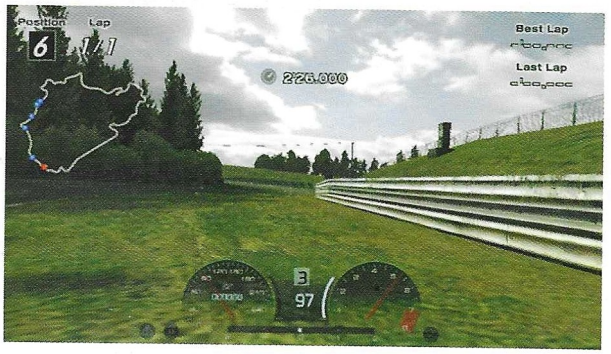
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

O treino ideal para esta missão seria investir 610.000 créditos num Mercedes-Benz SLR McLaren 2003, depois conduzir a corrida de resistência de quatro horas em Nürburgring. Podem, claro, simplesmente entrar no evento com um carro parecido, se preferirem. Apesar dos testes de licença acabarem com uma derrota imediata se saírem da pista, podem poupar algum tempo em algumas áreas com o uso de "condução pelas paredes" – algo que devem praticar antes de o tentarem a meio da missão!

Neste guia vão encontrar uma descrição de todos os pontos chave da pista com a velocidade recomendada, os tempos mínimos requeridos e atalhos úteis. Nas secções não mencionadas, assumam que devem conduzir prego a fundo. Por fim, quando uma colisão com uma parede parecer inevitável, virem o carro de forma a baterem com a traseira – talvez com a ajuda do travão de mão – para evitarem uma penalidade de cinco segundos. Irão ficar surpreendidos com as vezes que isto resulta.

- Primeira curva à esquerda: cerca de 50 mph.
- Curva ligeira à direita: travem moderadamente, entre 100 a 105 mph.
- Hatzenbach, uma curva à direita a seguir a uma ligeira à esquerda: travem a fundo para os 62 mph no símbolo "VW" na estrada (Fig. 1). Também podem tentar conduzir pela relva, rodando a traseira para levar com o impacto no outro lado. Contudo, é uma manobra arriscada que talvez devam evitar...
- Hocheichen: ignorem a pequena curva esquerda-direita e conduzam a direito para cortar ligeiramente o canto (Fig. 2).
- Depois do atalho existe aqui outra combinação esquerda-direita. Travem para entre 62 a 68 mph. Segue-se uma recta.
- Tempo dividido: +1:41
- Flugplatz: existe um alto no final da longa recta que irá fazer com que o carro salte uma pequena distância, o que torna o nome Flugplatz muito apropriado: quer dizer "pista de aterragem" em alemão. Para se prepararem para a curva seguinte devem reduzir para cerca de 110 mph depois de aterrarem, e de seguida virar para a direita.
- Schwedenkreuz: prego a fundo. Tenham atenção, depois da subida, ao sinal no lado direito da pista (Fig. 3). Travem para uma velocidade entre os 125 e os 130 mph.
- Depois da curva ligeira à esquerda existe uma curva em "U" à direita (Aremberg). Mantenham-se atentos aos triângulos vermelhos no meio da pista. São o vosso sinal para carregar nos travões. Conduzam para a curva a pouco mais de 62 mph.
- Tempo dividido: +1:33
- Fuchsröhre: já devem conhecer a secção de alta velocidade até Adenauer Forst do teste de licença A-13. Conduzam a todo o gás e façam uma trajectória directa pelas curvas. Depois da curva à esquerda no ponto mais baixo do vale – quando conseguirem ver um sinal no lado direito da pista (Fig. 4) – travem para 125 mph. Conduzam pela berma esquerda (Fig. 5). Antes da curva seguinte à direita, travem para 68 mph. Segue-se uma chicana.

01



02

03

04

05

- Podem passar a chicana conduzindo a direito pela relva (Fig. 6). Virem para a direita e deslizem. Uma velocidade de 80 mph seria ideal. Logo que regressem à pista, acelerem.

- Tempo dividido: +1:25

- Metzgesfeld (ver teste de licença A-7): travem suavemente antes da segunda curva à esquerda, entre 100 a 110 mph. Se costumam conduzir com a indicação de "mudança recomendada", devem sempre travar mais tarde nesta pista do que é sugerido – ignorem o número e confiem nos vossos instintos. Antes da apertada combinação esquerda-direita (antes de Kallenhard) travem a fundo para 62 mph.

- Kallenhard: façam a primeira curva à direita (depois da combinação esquerda-direita) cuidadosamente a 55 mph. Em alternativa, podem usar a barreira à esquerda para (cuidadosamente) fazer uma "condução pela parede" pela curva a alta velocidade.

- Façam as curvas na secção a descer até Wehrseifen a cerca de 93 a 100 mph. Se necessário, podem raspar as barreiras de protecção aqui também. Antes da curva em "U", travem para cerca de 45 a 50 mph. Demonstrando uma habilidade excelente a curvar, podem poupar aqui muito tempo. Vejam a demonstração do teste A-14 para um exemplo de como fazer esta secção com confiança.

- Tempo dividido: +1:15

- Breitscheid-Brücke: antes da curva à esquerda há uma pequena estrada no lado direito da pista (Fig. 7). Travem para 68 mph. Acelerem, depois travem para 68 mph outra vez antes da curva à direita (Ex-Mühle).

- Acelerem a fundo a partir de Ex-Mühle até conseguirem ver o sinal "Bergwerk". Façam a curva que se segue a cerca de 68 mph. Se se esqueceram de tudo que o teste IB-2 tinha para ensinar, podem fazer uma "condução pela parede" a todo o gás pela relva usando o muro à esquerda.

- Tempo dividido: +1:04

- Kesselchen: não precisam de abrandar para a curva à esquerda se puderem abordá-la do exterior. A todo o gás podem alcançar velocidades de mais de 165 mph. Travem abaixo dos 125 mph quando conseguirem ver a curva à esquerda em Klostertal. A "condução pela parede" é obrigatória para todos os que se atreverem nesta curva. Comecem ao aproximarem-se da barreira direita antes da curva, depois raspem por ela "a abrir".

- Tempo dividido: +0:51

Neste ponto, devem conseguir ver o carro em quinto lugar. Se não conseguirem, é quase certo que não têm hipóteses de ganhar a corrida.

- Antes da Klostertalkurve existe uma ligeira curva à direita na qual devem entrar entre os 110 e os 118 mph pelo exterior para o interior. Segue-se a Klostertalkurve.

06

07

08

Carreguem nos travões – até cerca de 50 a 55 mph. Devem estar em quinto lugar.

- Karussel: podem fazer a curva íngreme de forma apertada a cerca de 55 mph, ou conduzir pela parede pelo lado direito da pista. A segunda opção é arriscada, mas um pouco mais rápida.

- Já conhecem a secção de Karussel a Hohe Acht do teste A-16. A princípio mal precisam de travar. Em Hohe Acht, abrandem para entre os 100 e os 105 mph e conduzam a direito pelo campo na curva à esquerda (Fig. 8). Virem ligeiramente para a direita para estarem na direcção da pista atrás. Façam a curva à direita que se segue a 68 mph.

- Tempo dividido: +0:35. Por esta altura já devem estar em quarto lugar, ou prestes a fazê-lo.

- Façam as curvas alternadas até Wippermann de forma tão recta quanto conseguirem com uma velocidade entre os 86 e os 170 mph.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

- Travem de forma considerável em Eschbach e conduzam à direita a 75 mph. Acelerem de forma agressiva antes de precisarem de travar outra vez e depois conduzam à esquerda a 68 mph. Façam a última curva antes de Brünnchen entre 68 a 75 mph mesmo no interior, conduzindo por cima da berma (Fig. 9). Deixem que o ímpeto vos leve para o lado esquerdo (Fig. 10) e acelerem cedo.

- Façam a primeira curva à direita em Brünnchen a aproximadamente 68 mph, mas certifiquem-se que fazem a melhor trajectória (abordagem pelo exterior, sendo levados para o interior). Na próxima curva à esquerda, travem a fundo para um máximo de 68 mph, depois prego a fundo até Pflanzgarten.

- Tempo dividido: +0:29

- Pflanzgarten: existe um alto aqui que vai fazer o carro saltar (Fig. 11). Para a curva à direita, conduzam no lado esquerdo da estrada e – precisam de conduzir perfeitamente por mais que queiram dar show para a câmara – travem antes do salto. Depois de aterrarem, carreguem nos travões e conduzam à direita entre 85 e 93 mph.

- Tempo dividido: +0:24

- A estrada é muito acidentada na recta, e o carro irá saltar ocasionalmente. Precisam de manter a concentração para reagir a todas as eventualidades.

- Schwalbenschwanz: para estarem seguros, comecem a travar cedo para a curva ligeira à direita antes de Schwalbenschwanz – apontem para algo entre os 93 e 110 mph. Façam a curva fechada à esquerda cuidadosamente entre os 68 e os 74 mph para quem possam acelerar para fora dela o mais cedo possível. Acelerem e travem para 68 mph antes de Mini-Karussell. Conduzam no interior e deixem a curva no exterior. Devem estar em terceiro lugar por esta altura.

09

10

11

- Comecem a travar para a próxima curva à direita (pouco antes de Galgenkopf) quando alcançarem a escrita na pista (Fig. 12). Conduzam para a direita a 85 mph.

- Galgenkopf: abordem a curva mais fechada à direita com uma manobra perfeita de exterior-interior-exterior entre os 93 e os 100 mph. Deixem a curva a 110 mph – quanto mais cedo acelerarem para a recta melhor.

- Tempo dividido: + 0:16

- Tempo dividido: + 0:08

- Comecem a travar quando chegarem ao fundo da descida depois da ponte (Fig. 13). Por esta altura já devem estar em segundo lugar. Podem, em alternativa, continuar sem travar e conduzir a direito para a chicana a velocidade máxima. Se tiverem sorte, e o impacto correr bem, o carro irá aterrar na pista sem derrapar descontroladamente. Só assim irão poupar tempo suficiente para compensar a penalidade de cinco segundos. Esta manobra é extremamente arriscada. A não ser que precisem de fazer mesmo uma última tentativa de recuperação de tempo perdido noutra secção, aconselhamos vivamente a que reduzam a velocidade depois da recta de forma mais convencional.

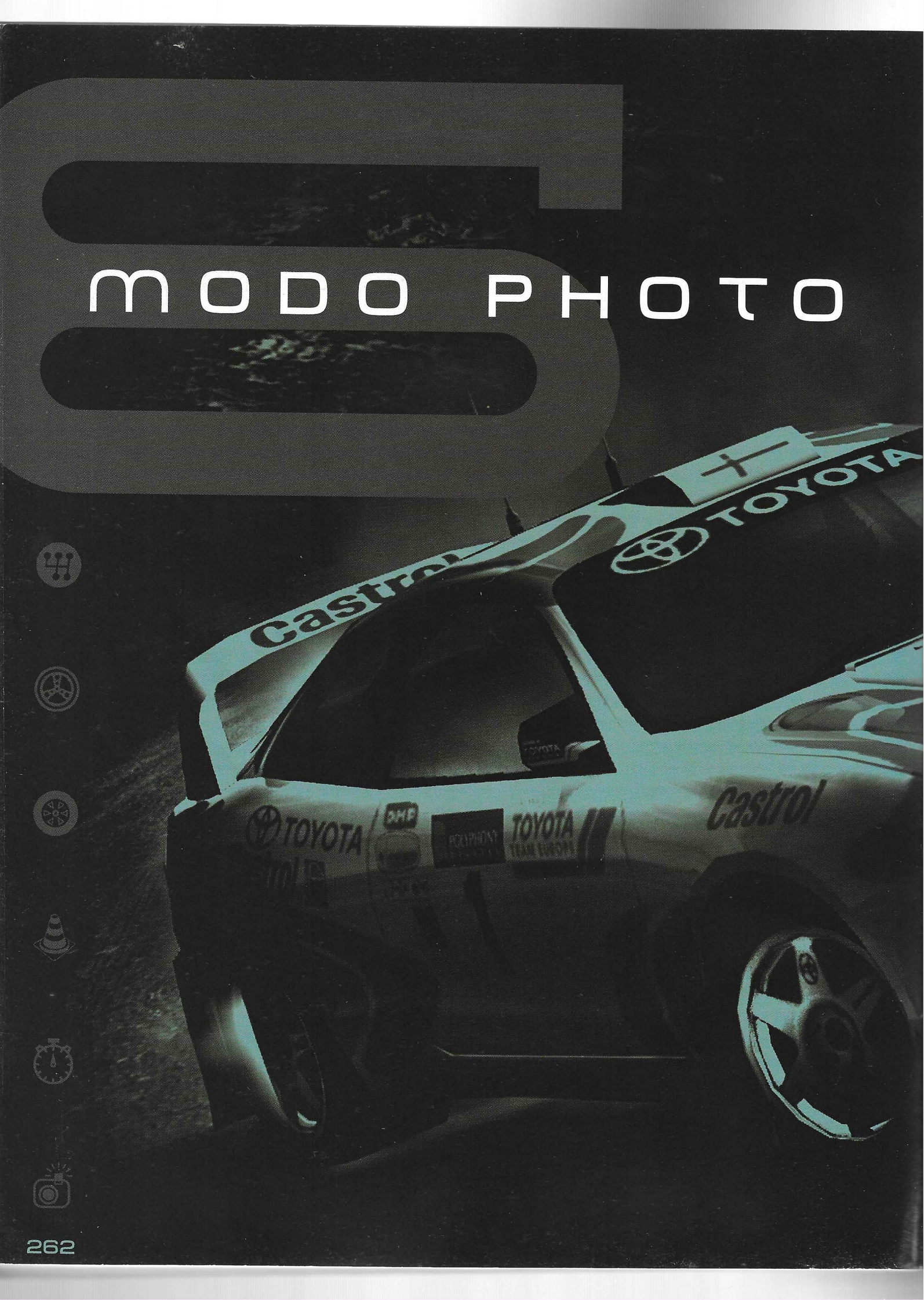
- Conduzam pela chicana Hohenrain entre 50 e 68 mph – a curva à direita a 55 mph, a esquerda entre 62 e 68 mph, e a última entre 50 e 52 mph. Depois da última curva, só uns metros antes da meta, irão alcançar a liderança. Parabéns! Depois de passarem este poderoso desafio, irão provavelmente em retrospectiva notar que não precisaram de uma performance perfeita – deixa espaço para melhoramentos. Existem várias curvas que poderiam ter feito a velocidades ainda maiores...

12

13

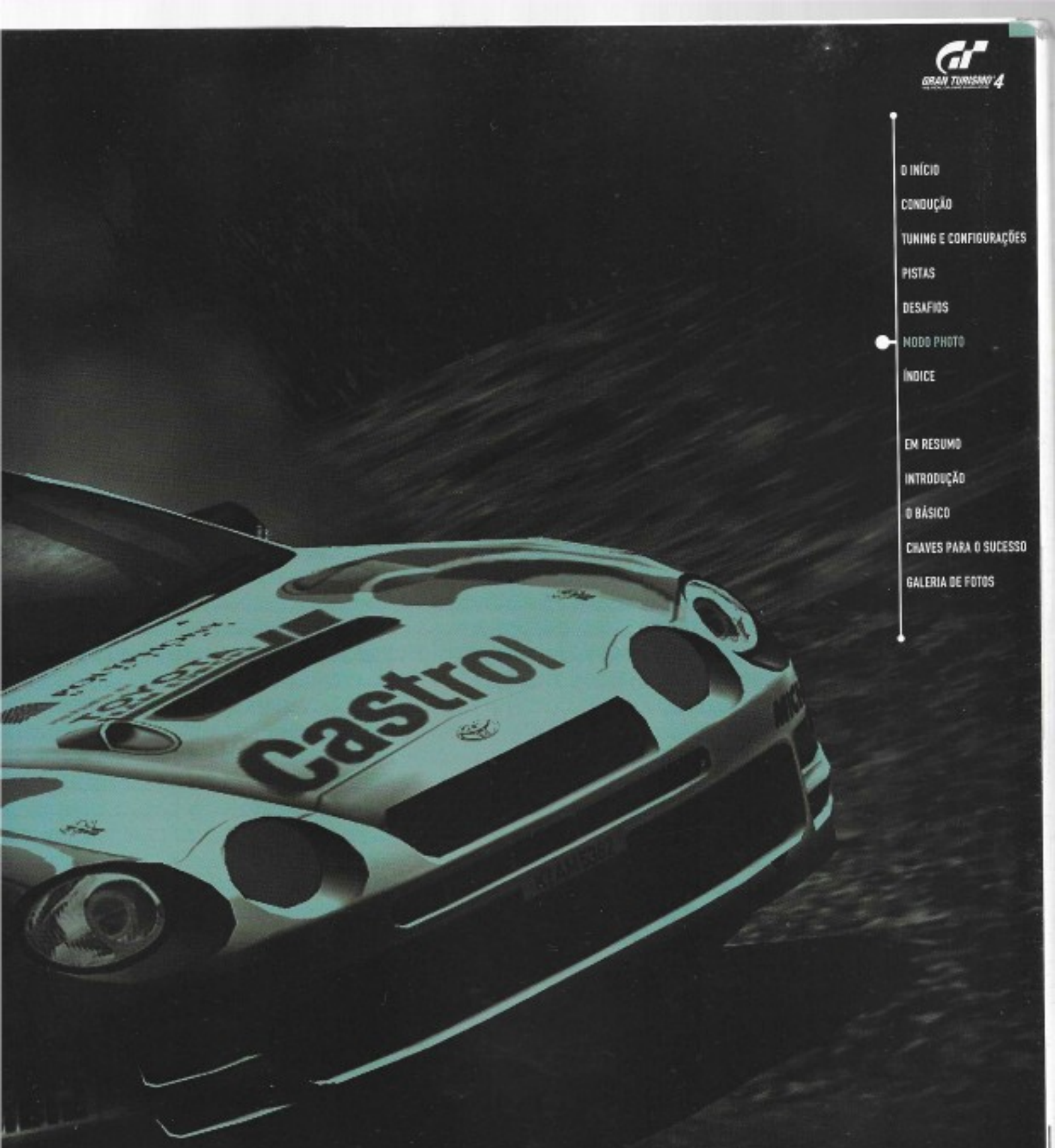
O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
GARAGEM COMPLETA
VITÓRIA
GUIA DE CORRIDAS
DRIVING MISSIONS

MODO PHOTO



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
CHAVES PARA O SUCESSO
GALERIA DE FOTOS



CAPÍTULO 6

Respondendo a todas as questões, sejam elas de natureza estética ou técnica, este capítulo convida-vos a explorar os dois modos de fotografia de *Gran Turismo 4*. As explicações claras e informativas irão providenciar-vos conhecimento suficiente para igualar os esforços dos fotógrafos de renome: desde aprenderem a tirar uma simples foto com toda a pompa e circunstância, a criarem uma obra-prima.

em resumo

Se não estão interessados em criar obras-primas fotográficas e querem simplesmente tirar umas fotos dos vossos carros favoritos, lembrem-se só dos seguintes pontos fundamentais:

1: *GT 4* oferece dois modos de foto diferentes. O primeiro permite que tirem fotos de carros parados em frente a um cenário à escolha; podem aceder a este visitando o Photo Travel no World Map do Gran Turismo Mode. O segundo permite que tirem fotos dos carros durante os replays no modo Photo Drive (ver página 21) ou no Replay Theatre (ver página 22).

2: Dependendo do modo que escolhem, irão ter várias opções para retocar ou modificar as fotos, desde definir a distância focal ou abertura, até ajustar a perspectiva ou alterar o filtro. Alterar estes parâmetros irá ajudar-vos a criar fotografias esteticamente mais apelativas. Se forem novatos nos modos Photo de *Gran Turismo 4*, devem sempre considerar os seguintes aspectos:

- composição (a posição de cada elemento na foto)
- ângulo
- enquadramento
- configurações (abertura, velocidade do obturador, exposição, filtro, etc.)

3: Detalhes técnicos à parte, a fotografia é acima de tudo uma questão de "sentimento". Só irão conseguir resultados satisfatórios se prepararem as vossas sessões de fotografia como deve ser. Pesquisem as melhores localizações, depois enquadrem o vosso carro de forma a apresentarem-no na melhor luz, tendo em conta a sua cor e contornos. Cada parâmetro é importante à sua maneira, e mesmo a mais pequena alteração à configuração pode ajudar a vossa foto a destacar-se. Se virem que falta às vossas fotos estilo ou carisma, comecem por se perguntar o que é que estão a tentar alcançar: um perfil elegante, a sensação de movimento, uma ilustração de potência pura? Um pouco de ponderação e preparação irá imbuir as vossas fotos com a personalidade própria e impacto que normalmente estão em falta nas fotos espontâneas.

introdução

A fotografia de veículos envolve primeiro que tudo o enquadramento de um sujeito (normalmente um carro, por vezes vários) numa localização. O vosso sujeito pode ser móvel ou imóvel, perdido numa vasta paisagem ou em primeiro plano – depende tudo do efeito que querem atingir.

Dum ponto de vista físico, tirar uma foto é o processo de captar uma imagem da realidade. A luz emitida pela cena fotografada passa por vários elementos do vosso equipamento fotográfico até chegar ao sensor digital ou ao rolo de filme. Cada foto é um produto deste equipamento e suas configurações:

- A abertura determina a quantidade de luz a atravessar a lente. O tamanho da abertura é ajustado por um mecanismo de íris interno.
- O obturador controla a quantidade de tempo durante a qual a luz pode atingir o sensor.
- A lente é um sistema óptico que foca a luz num sensor.
- A distância focal é a distância entre a superfície do sensor e o centro óptico da lente.
- A função do filtro é modificar a frequência de certos componentes do espectro óptico (por exemplo as cores).
- A focagem (manual ou automática) permite que ajustem a nitidez da imagem.
- Por fim, o equilíbrio de cores envolve a correcção de cor de uma foto de acordo com o nível de luz.

Contudo, dum ponto de vista estético a fotografia é muito, muito mais que um mero processo mecânico. Enquanto os aspectos técnicos de determinada fotografia são obviamente importantes, boas fotos são um produto de gosto, sensibilidade e intuição; um fotógrafo talentoso irá considerar cuidadosamente – ou ter uma percepção instintiva de – o ajustamento da posição e inclinação da câmara, direcção da foto, luz ambiente e por aí adiante. Uma fotografia idêntica tirada de dois ângulos ligeiramente diferentes pode resultar em duas imagens de valor contrastante, uma banal, a outra vívida; a mesma paisagem fotografada sob sol intenso ou ao anoitecer pode ter um efeito muito drástico na primeira hipótese e uma qualidade suave evocativa na segunda.

Se um fotógrafo bem sucedido é muitas vezes uma combinação de todos os elementos técnicos, é importante ser receptivo a inspirações súbitas e estar disposto a pesquisar. Este capítulo está concebido para vos ajudar com uma curva de aprendizagem dupla, primeiro explicando as funções disponíveis em cada modo de fotografia, e depois descrevendo como tirar melhor partido de cada uma.

O BÁSICO

Podem estar a fervilhar de criatividade, a vossa mente incendiada com ideias para fotos simplesmente brilhantes, mas aprender a usar a câmara virtual de Gran Turismo 4 é um primeiro passo importante para todos. Esta breve secção introduz as duas maneiras como podem tirar fotos, tal como as funções que podem encontrar em ambos os modos.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
CHAVES PARA O SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

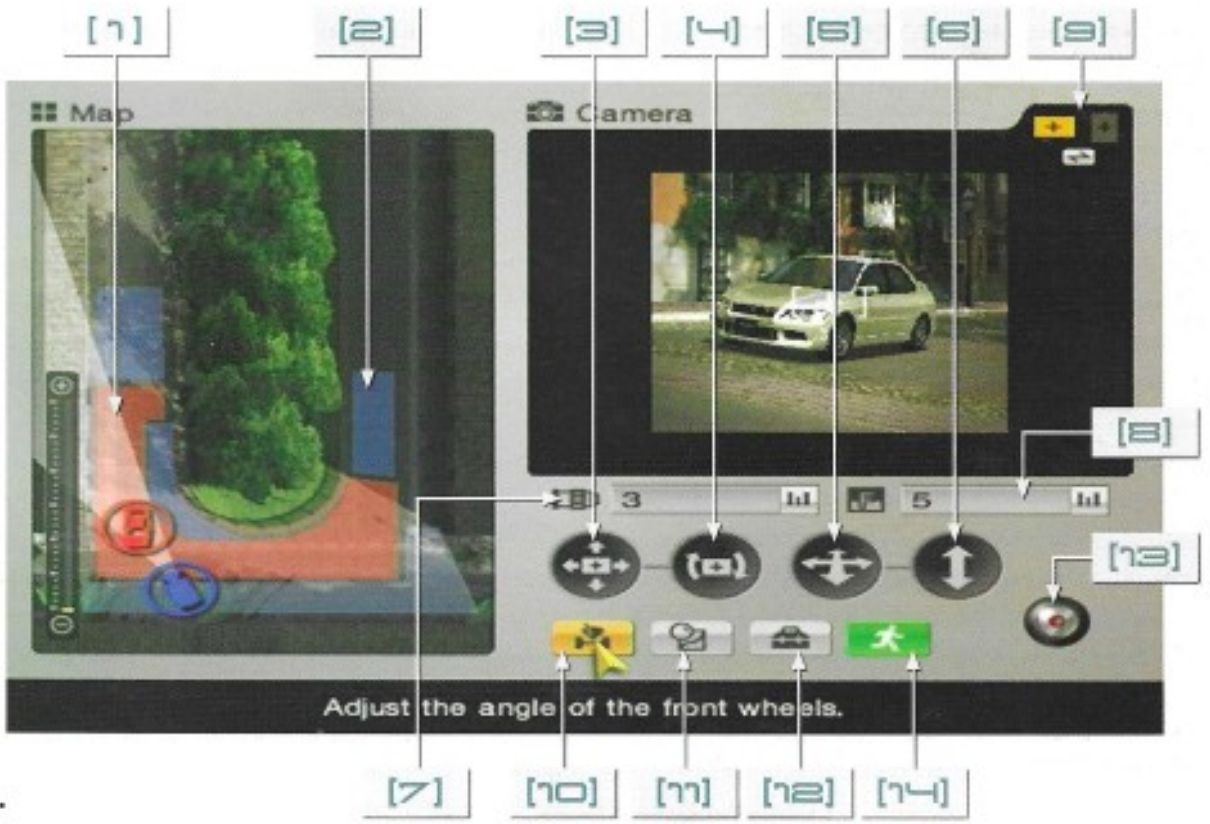
OS DOIS MODOS PHOTO

Modo Photo Travel

Este modo permite que tirem fotografias estáticas dos vossos carros à frente de belos cenários e paisagens impressionantes. Para lhe aceder, entrem no vosso carro de eleição na Garage e seleccionem o ícone Photo Travel no World Map. A seguir, escolham o local que querem visitar – as imagens ilustram o tipo de ambientes que cada um oferece.

Este modo tem uma série de cenários atraentes (ocasionalmente de cortar a respiração). Deixa-vos controlar um vasto leque de factores: podem decidir a posição do carro e câmara (dentro dos limites da zona vermelha e azul, respectivamente – podem vê-las no mapa), a inclinação e direcção da foto e, claro, o ajuste de muitos outros parâmetros (abertura, distância focal e muito mais).

[1] **Zona de posicionamento do carro (área vermelha):** seleccionem o símbolo do carro para o mover.
[2] **Zona de posicionamento da câmara (área azul):** seleccionem o símbolo da câmara para a mover.
[3] **Ícone para ajustar a inclinação e direcção da câmara:** com o cursor neste ícone, mantenham ⊗ pressionado e movam o analógico esquerdo.
[4] **Ícone para ajustar a rotação da imagem:** com o cursor neste ícone, mantenham ⊗ pressionado e movam o analógico esquerdo para inclinarem a câmara para cima.
[5] **Ícone para ajustar a posição da câmara:** com o cursor neste ícone, mantenham ⊗ pressionado e movam o analógico esquerdo para mover a câmara (dentro dos limites da zona azul).
[6] **Ícone para ajustar a altura da câmara:** com o cursor neste ícone, mantenham ⊗ pressionado e movam o analógico esquerdo para subir ou baixar a câmara e criar ângulos altos ou rasos.
[7] Mudar distância focal.
[8] Mudar ajustamento de abertura.
[9] Alternar a orientação da fotografia entre horizontal e vertical.
[10] **Ajustar o ângulo das rodas frontais:** usem este ícone para modificar a sua posição.
[11] **Opções de filtro de lentes:** seleccionem para modificar o *vignetting*, saturação, luminosidade e equilíbrio de cor da imagem (ver páginas 273-275).
[12] Opções do modo Photo.
[13] **Ícone "Tirar fotografia":** pressionem para capturar a imagem quando estiverem satisfeitos.
[14] Ícone "Saída".



Modo Photo Drive

Este modo oferece a possibilidade de tirarem fotos dos vossos carros em acção numa pista à escolha. Para lhe aceder, entrem num carro em Garage e visitem um dos circuitos no modo Gran Turismo – por exemplo, o pitoresco El Capitan (em Original Circuits). Depois escolham a opção Photo Drive, conduzam na pista até estarem satisfeitos com a filmagem capturada (no modo A-Spec ou B-Spec) e saiam. A partir daqui é uma questão de ver o replay e pressionar SELECT no momento exacto em que querem tirar a foto. Também podem fazer isto enquanto estão a ver uma repetição gravada através do Replay Theatre.

A melhor característica deste modo é que permite-vos tirar fotos do vosso carro numa situação de corrida e capturar momentos espectaculares: saltos, ultrapassagens, derrapagens audazes e curvas imperdoáveis. Além disso, experimentando com configurações para exagerarem a sensação de movimento, podem transmitir um sentimento palpável da velocidade dos carros.

[1] **Exposição:** mantenham L1 pressionado e usem os direccionais "cima" e "baixo" para ajustar a exposição.

[2] **Equilíbrio de brancos:** mantenham L2 pressionado e usem os direccionais "cima" e "baixo" para ajustar; um valor baixo irá resultar numa coloração vermelha e um valor alto numa coloração azul.

[3] **Abertura:** mantenham R1 pressionado e usem os direccionais "cima" e "baixo" para ajustar a abertura.

[4] **Velocidade do obturador:** mantenham R2 pressionado e usem os direccionais "cima" e "baixo" para ajustar.

[5] Usem o analógico direito para ajustar o zoom.

[6] Centrem a imagem usando o analógico direito.

[7] Ajustem o ângulo de visão com o analógico esquerdo (podem rodá-lo lateralmente a um ângulo de 360º).

[8] Mudem o filtro pressionando △.

[9] Modifiquem a direcção da foto com ○.

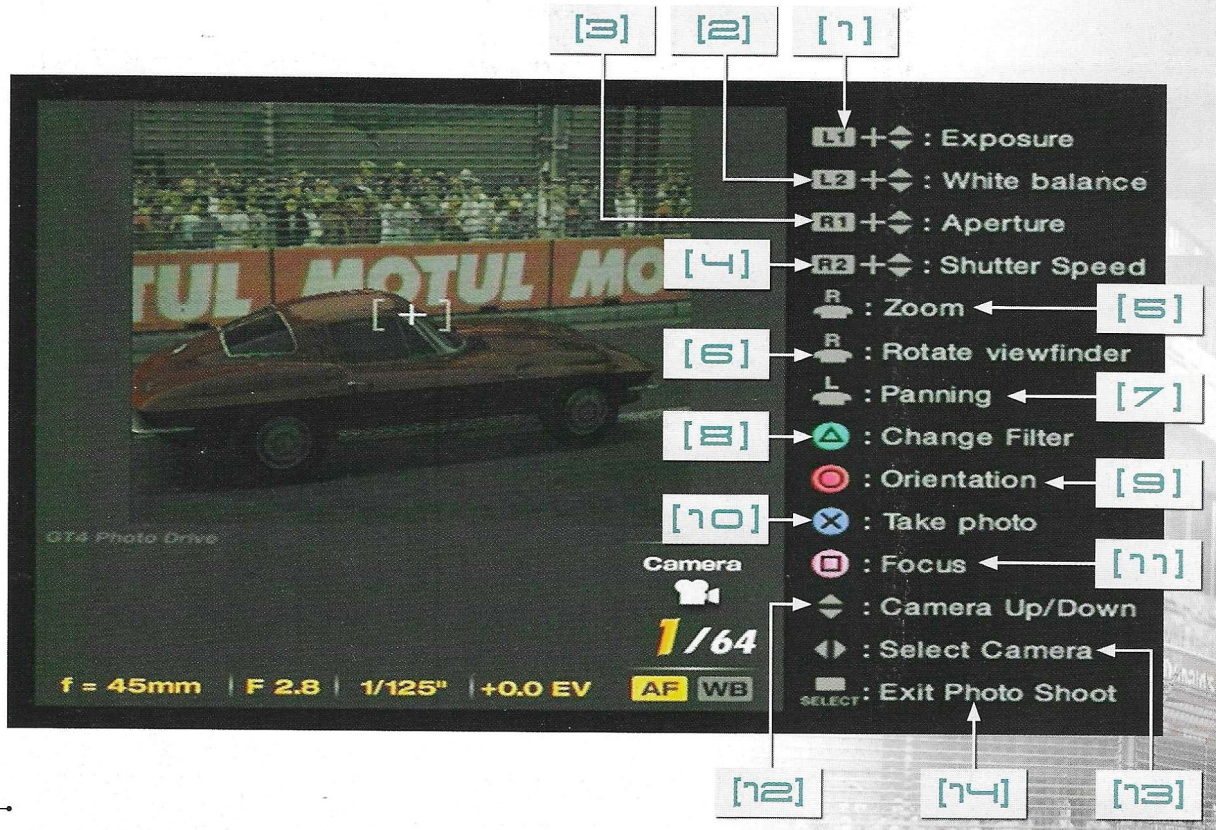
[10] Pressionem ✕ para tirar a foto.

[11] Foquem usando □.

[12] Ajustem a altura da câmara pressionando "cima" e "baixo" nos botões direccionais.

[13] Seleccionem um dos 64 ângulos de câmara pressionando "esquerda" e "direita" nos botões direccionais.

[14] Pressionem SELECT para sair do modo Photo Drive.



Fast-Forward nos Replays

Como o modo Photo Drive só está disponível durante replays, podem pressionar L3 para andar para a frente nas gravações. Se sabem que o momento que querem está no final dum longo replay, isto pode poupar-vos imenso tempo.

SUMÁRIO

A seguinte tabela sumaria todas as funções nos dois modos de fotografia e compara a sua presença em cada um deles.

Ler o resto deste capítulo irá permitir que aproveitem ao máximo cada uma destas funções, o que irá melhorar de forma geral a qualidade das vossas fotos.

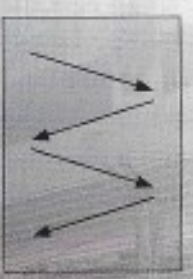
Função	Comando no modo Photo Travel	Comando no modo Photo Drive
Posicionar o carro	Seleccionem o símbolo do carro e usem o analógico esquerdo	-
Posicionar a câmara	Seleccionem o símbolo da câmara e usem o analógico esquerdo	-
Ajustar a inclinação da câmara	⊗ + analógico esquerdo (com o cursor no ícone correspondente)	Analógico esquerdo
Ajustar a rotação da câmara	⊗ + analógico esquerdo (com o cursor no ícone correspondente)	Analógico direito
Ajustar a posição da câmara	⊗ + analógico esquerdo (com o cursor no ícone correspondente)	-
Ajustar a altura da câmara	⊗ + analógico esquerdo (com o cursor no ícone correspondente)	Cima e Baixo nos botões direccionais
Definir a distância focal/Zoom	Seleccionem a opção correspondente	Analógico direito
Definir a abertura	Seleccionem a opção correspondente	R1 + cima e baixo nos direccionais
Definir a velocidade do obturador	-	R2 + cima e baixo nos direccionais
Vignetting	Janela de opções de filtros de lente (Lens Filter Options)	-
Saturação/Definir o filtro	Janela de opções de filtros de lente (Lens Filter Options)	Ⓐ
Luminosidade/Exposição	Janela de opções de filtros de lente (Lens Filter Options)	L1 + cima e baixo nos direccionais
Equilíbrio de cor/Equilíbrio de brancos	Janela de opções de filtros de lente (Lens Filter Options)	L2 + cima e baixo nos direccionais
Focagem	Janela de opções Photo Mode	□
Seleccionar uma câmara	-	Esquerda e direita nos direccionais
Definir a orientação da foto	Seleccionem o ícone correspondente	○
Ângulo das rodas frontais	Seleccionem o ícone correspondente	-
Tirar a foto	Seleccionem o ícone "tirar fotografia" (Take Photograph)	⊗
Sair do modo	Seleccionem o ícone "sair" (Exit)	SELECT

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
CHAVES PARA O SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

CHAVES PARA O SUCESSO

ENQUADRAMENTO

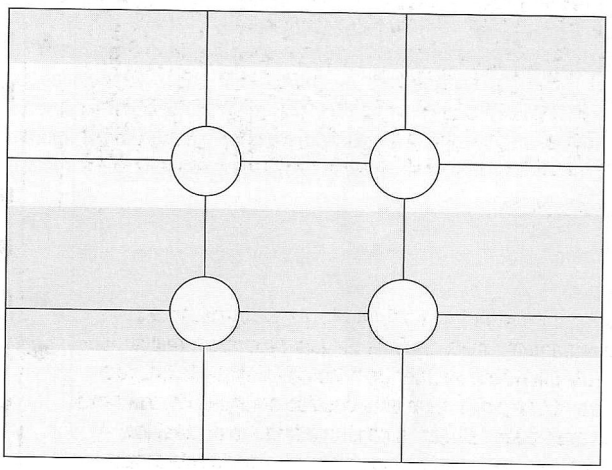
Uma foto bem sucedida é, acima de tudo, uma que mostra tudo aquilo que querem que ela mostre! Comecem sempre por se certificar que o sujeito que querem apanhar está claramente visível na foto. Existe uma série de princípios fundamentais de fotografia que podem usar para se assegurarem disto. Não é preciso aderirem de forma rigorosa a todos os conselhos oferecidos aqui para cada foto, mas tenham-nos em mente: eles irão ajudar a melhorar os vossos enquadramentos.



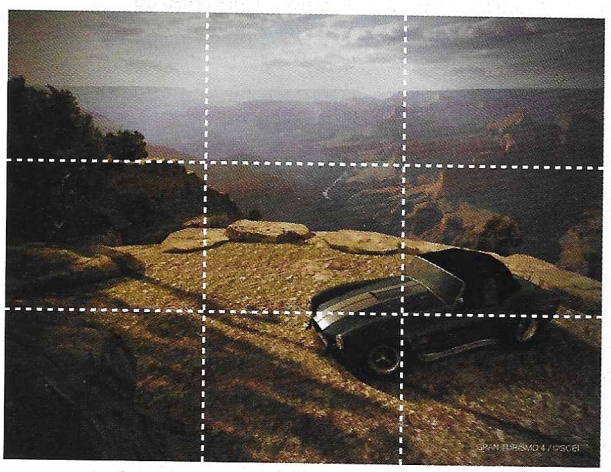
Uma das máximas básicas da fotografia é tomar atenção à maneira como o **observador** irá olhar para as fotos. Na Europa, tendemos a "ler" as imagens da mesma forma que lemos texto – da esquerda para a direita e de cima para baixo (ver diagrama).

Sendo assim, e levando em atenção o local onde o carro está situado em diferentes fotos, o ângulo de visão nunca será o mesmo. Experimentem várias posições para produzir efeitos diferentes – por exemplo, no canto superior esquerdo para um efeito imediato e canto inferior direito para um impacto posterior.

Este primeiro princípio é complementado pela **regra dos terços**: se cortarem uma foto em terços iguais horizontais e verticais ficam com uma "grelha". Os cruzamentos destas linhas representam "locais importantes": coloquem o sujeito da fotografia num deles para atrair atenção.

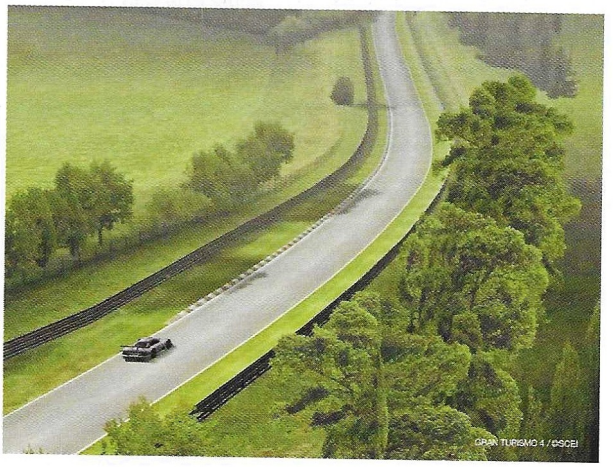


Tentem utilizar esta "grelha" para alcançar bons resultados. Por exemplo, tentem nivelar o primeiro plano de uma paisagem com a linha de grelha mais baixa e o nível do horizonte nivelado com a linha de grelha mais elevada: devem reparar de imediato que este enquadramento proporciona uma sensação de equilíbrio.



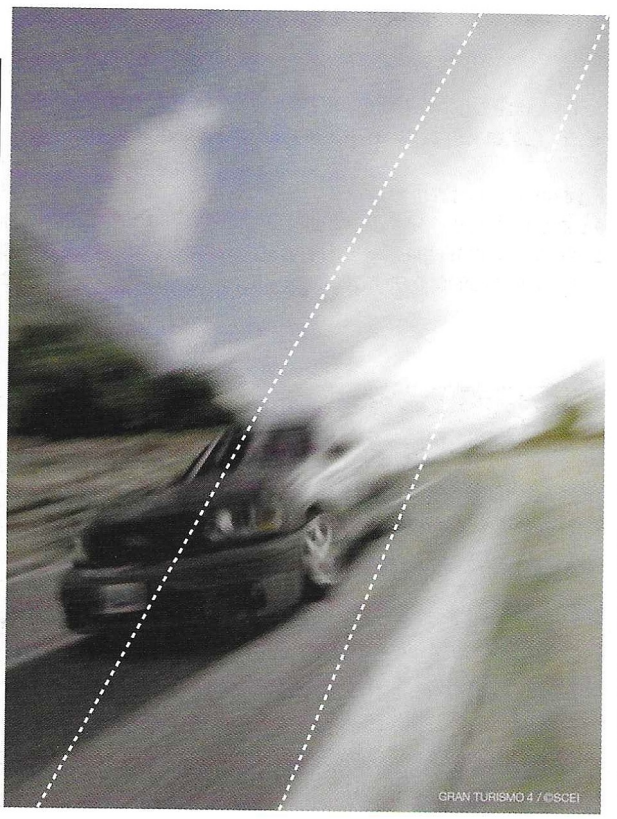
Esta imagem é perfeita para demonstrar a utilização da grelha e o posicionamento do carro num dos locais mais importantes: o automóvel parece saltar da fotografia. A beleza da paisagem, o enquadramento bem sucedido e a forma característica do carro combinam na perfeição para produzir um resultado fantástico.

Para além das linhas da grelha, a maior parte das fotos também tem linhas de guia. Estas são linhas naturais criadas pelos elementos na foto, como estrada, desfiladeiros e o horizonte. Se forem bem sucedidos na utilização destas linhas para guiar a visão do espectador em direcção ao sujeito da imagem, o efeito será sensacional. Podem também combinar este factor com os outros princípios (fundindo as linhas de guia com as linhas da grelha ou eixo de leitura do espectador) ou ignorar as regras tradicionais. Mas não percam a coerência do enquadramento.



Nesta foto, podem ver que a principal linha de guia (definida pela estrada e pelas árvores) não respeita as linhas da grelha ou a direcção da leitura. Contudo, continua a ser uma imagem imponente devido ao estilo e à subtileza da linha de leitura do carro, por muito despercebida que possa parecer.

Levando em conta os conselhos anteriores, é provável que tenham de escolher entre o enquadramento horizontal e vertical: o primeiro quando as linhas da imagem são predominantemente horizontais e o último quando são verticais. Mais uma vez, não se sintam obrigados a adoptar um tipo de enquadramento em detrimento do outro: todas as fotos têm a sua própria personalidade.



Aqui, a natureza das linhas de guia favorece um enquadramento vertical. A sensação de velocidade também é amplificada pelo ângulo estreito da imagem.

COMPOSIÇÃO

Aqui, a mesma paisagem do Grand Canyon é utilizada de duas formas diferentes.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

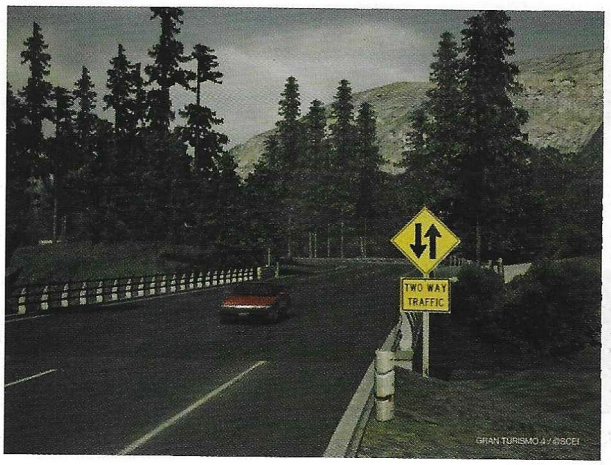
A fase de composição está intimamente ligada à de enquadramento e, como o nome sugere, consiste em colocar no seu devido lugar todos os elementos da foto. Compor uma imagem requer que tomem uma série de decisões em relação ao conteúdo que tencionam mostrar.

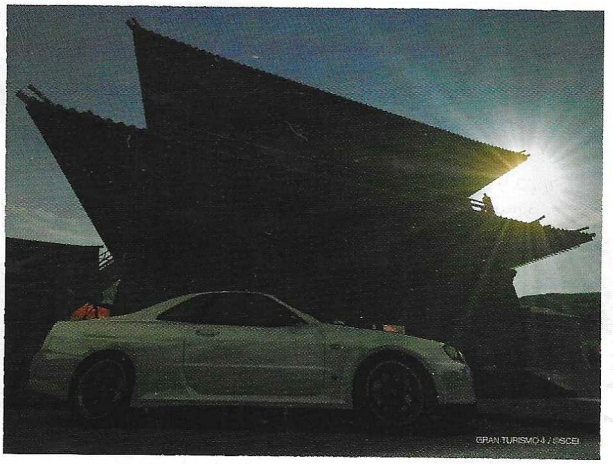
Para começar, tentem **definir a posição** dos diferentes elementos. Onde querem posicionar o carro? Em frente de um objecto, à entrada de uma curva ou em frente das bancadas? Para responder a estas questões, precisam de identificar a localização da foto: no modo Photo Travel podem posicionar a câmara como preferirem e examinar todos os locais de vários ângulos; no modo Photo Drive, podem explorar exaustivamente o circuito mesmo que isto signifique sair da pista em busca do cenário perfeito. Com um pouco de paciência e perseverança, em breve vão perceber que a mesma paisagem pode ser utilizada de vários modos.

Existem algumas regras simples que podem ajudar a melhorar a composição de uma foto. A mais óbvia é a **utilização do cenário**. De forma geral, é melhor centrar o carro numa imagem num cenário relativamente descaracterizado (como na primeira foto do Grand Canyon) ou utilizar um enquadramento mais abrangente quando querem realçar a espectacularidade da paisagem (como na segunda imagem do Grand Canyon). É tudo uma questão de equilíbrio: um carro espantoso pode "afogar" o cenário e torná-lo demasiado banal. Do mesmo modo, um carro normal pode sobressair num cenário de grande beleza.

Em muitos casos, alcançar uma composição de sucesso requer uma certa **mobilidade**. Ao contrário da aparência "fixa" da imagem em ambos os modos, existem várias maneiras de compor todos os elementos de uma foto. No modo Photo Travel controlam não só a posição da câmara, como também a do carro. De modo semelhante, no modo Photo Drive podem conduzir o carro livremente antes do replay; assim que escolherem o momento adequado para tirar a fotografia, encontram à disposição 64 ângulos de câmara. Além disso, a maior parte dos ângulos de visão permite modificar o enquadramento e altura da câmara. Todas as configurações produzem efeitos diferentes. O segredo da composição é seleccionar a visão mais apropriada para cada situação.

Aqui, apesar do cenário ser idêntico em ambas as imagens, o efeito de ângulo superior da primeira imagem "abafa" ligeiramente o carro providenciando uma visão aérea. A segunda foto, por outro lado, tem um ângulo baixo que aumenta o tamanho do carro enquanto torna todo o cenário ainda mais imponente.



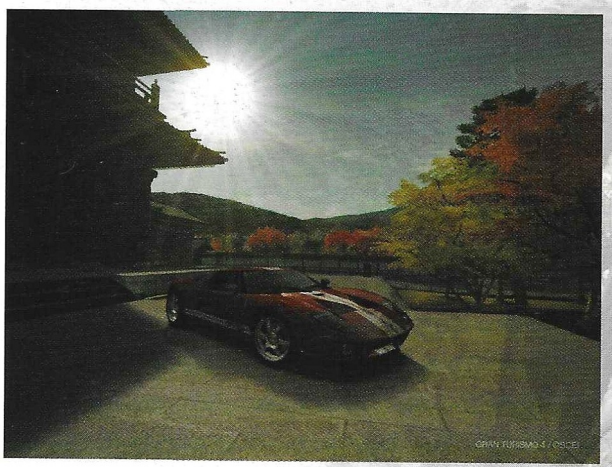


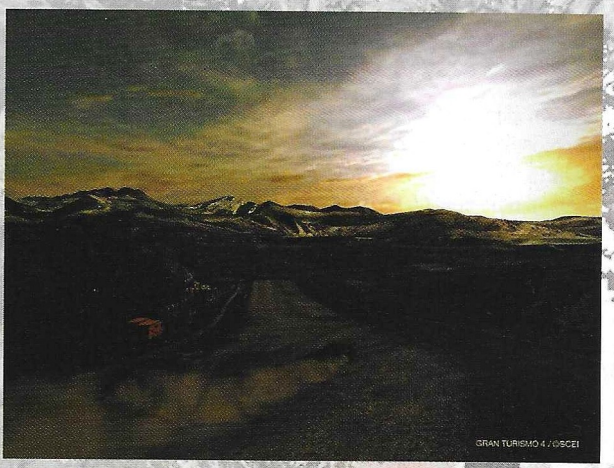
*Nesta primeira foto, **o sinal de trânsito monopoliza a atenção do espectador em detrimento do carro e do resto da** paisagem. A composição **perdeu algum do seu equilíbrio. Na segunda foto, por outro lado, o equilíbrio estético entre o** primeiro plano e o **plano de fundo dão a toda a composição uma harmonia geral.***

É raro encontrarem numa foto todos os elementos que pretendem capturar. Normalmente encontrarão vários pequenos detalhes periféricos ao sujeito da foto. É por isso que precisam de se concentrar tanto no **primeiro plano como no plano de fundo** para criar uma composição aceitável. Não precisam de aperfeiçoar todos os píxeis das imagens; apenas precisam de reter uma visão geral do cenário que estão a estudar.

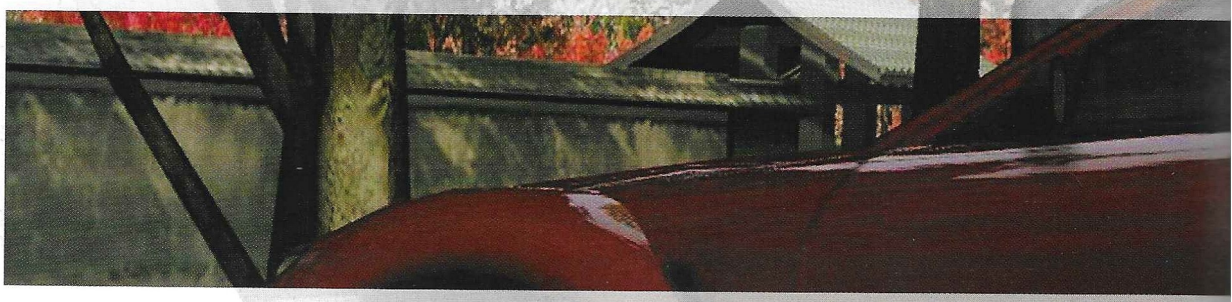
A **iluminação** é o factor final a ter em conta durante a composição – desempenha um papel crucial. A posição da fonte de luz (geralmente é o sol) e a intensidade do seu brilho têm um impacto considerável na qualidade da imagem final. A luz do dia tende a revelar as pequenas imperfeições mas acentua as cores, enquanto o sol do final de tarde proporciona um ambiente mais "quente" às custas da claridade visual. Tirar uma fotografia contra o sol cria muitas vezes um efeito estonteante, o que pode ser mais uma desvantagem que um atributo positivo. Podem usar e abusar do ambiente e "jogar" com o tempo e posição do sol (e até mesmo com a sua ausência) para criar fotos inesquecíveis.

Em resumo, a composição e enquadramento não são ciências exactas. As regras e princípios descritos em cima têm como objectivo ajudar-vos a melhorar as vossos fotos. A sua aplicação não é garantia de resultados excepcionais. A fotografia requer alguns conhecimentos e experiência, o que demora algum tempo a adquirir. A intuição, respeito pelo equilíbrio e inspiração não podem ser ensinados – apenas aperfeiçoados.





Estes dois exemplos da utilização da luz ilustram alguns dos truques disponíveis. O sol brilhante introduz os efeitos agradáveis de sombra e volume, enquanto o pôr-do-sol cria uma ambiência mais suave e "quente".



CONFIGURAÇÃO

As configurações da câmara são um modo fantástico de modificar o aspecto e natureza das vossas fotos: podem criar efeitos de distorção, aumentar a profundidade de campo e corrigir a luz. O modo como trabalham com as vossas fotos pode dar origem a vários estilos. Lembrem-se: nenhuma mudança é permanente, por isso não sofrem penalidades por introduzir um efeito imaginativo numa composição já de si positiva.

Distância focal

Na verdade, existem três famílias de lentes: a normal, grande angular e telefoto. Estas três famílias são definidas pela sua distância focal (a distância em milímetros entre o centro óptico da lente e o sensor digital). Em *Gran Turismo 4*, o vasto leque de distâncias focais permite que beneficiem das propriedades destas três famílias sem mudar a lente. A grande angular tem uma distância focal reduzida, a telefoto tem uma elevada distância focal e a lente normal ocupa os valores intermédios.

Ajustar a distância focal permite alterar a aparência de uma foto de forma considerável. As características de cada tipo de configuração estão descritas em baixo:

- Uma curta distância focal dá-vos um efeito de **grande angular**, onde a lente cobre uma grande proporção do cenário e o sujeito da foto diminui de tamanho. Sendo assim, devem aproximar-se mais do carro, caso contrário ele poder perder-se na paisagem. Este método fascinante de ampliar o cenário resulta por vezes numa ligeira deformação do sujeito da foto: cabe ao jogador ajustar a perspectiva em conformidade.

- Na distância focal média lembrem-se que estão a utilizar uma lente normal. Como esta distância focal recria o ângulo de visão do olho humano, a foto ganhará um aspecto natural, onde estarão ausentes os efeitos especiais. O posicionamento da câmara será essencial para o sucesso das fotos.

- Com uma longa distância focal o aspecto será o mesmo alcançado com uma lente **telefoto**: até mesmo um objecto muito distante pode parecer estar em zoom. Se posicionarem a câmara longe do veículo e o enquadrarem com uma longa distância focal, podem chamar a atenção para o carro no centro da imagem enquanto reduzem a importância e luminosidade do cenário. Esta técnica é utilizada no **jornalismo especializado** e favorece fotos dinâmicas.

Aqui está a mesma imagem capturada com três distâncias focais diferentes. A sensação criada por cada uma delas é completamente única, atribuindo ao carro uma posição diferente em relação ao cenário. Em resumo, lembrem-se que quanto maior for a distância focal, mais concentrada ficará a foto numa pequena área do campo de visão.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

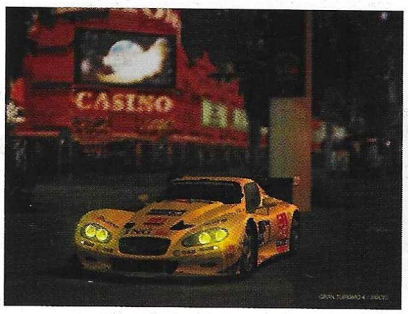
Ajuste da abertura

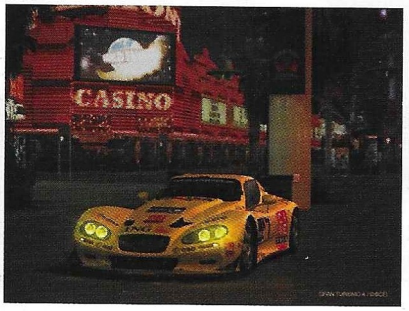
O grau de abertura tem um efeito directo na profundidade de campo (ex: a amplitude da zona de nitidez é definida pelo foco). Por outras palavras, assim que focarem o carro, esta configuração permitirá determinar a nitidez do cenário circundante.

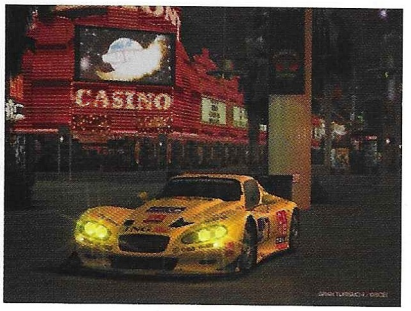
Uma grande abertura aumenta a profundidade de campo, focando os objectos distantes de forma imediata. Como consequência, a fotografia atingirá uma nitidez óptima. Reparem que esta configuração também poderá ser combinada com uma reduzida distância focal (grande angular), fazendo com que o cenário que rodeia o carro salte da foto.

Uma abertura reduzida diminui a profundidade de campo, fazendo com que os objectos distantes da zona de focagem surjam algo distorcidos (quer estejam no primeiro plano ou no plano de fundo). Este método atribui uma aparência artificial: o carro destaca-se do cenário, rodeado por linhas bem definidas. Como é óbvio, esta configuração é muitas vezes asssociada com uma distância focal elevada (telefoto).

Uma abertura média resulta numa profundidade de campo média: os objectos distantes da zona de focagem surgem a olho nu. Esta configuração é frequentemente a mais apropriada, em especial quando o carro tem uma aparência extravagante que fala por si. Esta configuração resulta melhor quando utilizada em conjunção com uma distância focal média (equivalente à lente normal).







Estas três fotos ilustram o impacto da abertura: quanto maior for a configuração, mais definido fica o plano de fundo. A distorção e a focagem têm as suas vantagens e desvantagens. Se adaptarem esta característica a cada situação (carro e cenário), vão optimizar os efeitos. Não se esqueçam de combinar estes parâmetros com a escolha de distância focal de forma inteligente...

Velocidade do obturador

A configuração "shutter" ("obturador") apenas é relevante quando fotografarem objectos em movimento. Sendo assim, não surge no modo Photo Travel (onde os objectos surgem de forma estática), apenas no modo Photo Drive (onde os carros passam por vezes a elevadas velocidades).

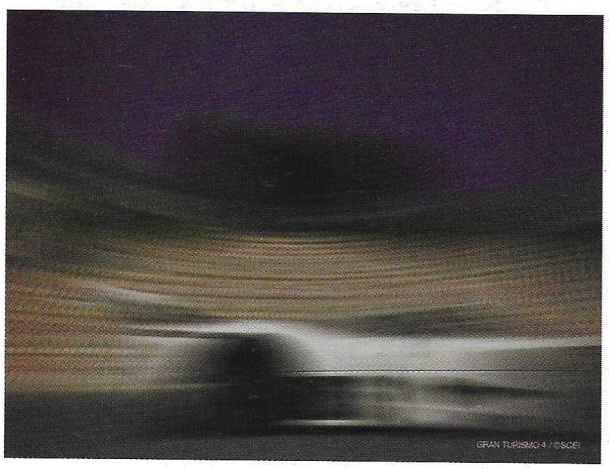
A velocidade do obturador determina o tempo de exposição da abertura (de 1/60 a 1/4000 de segundo no jogo). Se o sujeito da foto tem tempo para se mover entre o momento de exposição da abertura e o seu encerramento, vai surgir distorcido; se não tiver tempo para se mover, vai surgir focado. Sendo assim, no caso de sujeitos em movimento, como os carros, a velocidade do obturador permite fazer experiências com a nitidez da imagem. Usado correctamente, o efeito de distorção pode ser agradável.

Em resumo, a configuração da velocidade do obturador deve ser baseada em dois princípios:

- **Velocidade dos veículos:** quanto mais rápido for o carro, mais elevada deverá ser a velocidade do obturador (de modo a reduzir o tempo da abertura). Assim vão capturar uma imagem onde a focagem está em proporção com a foto.

- **Efeito pretendido:** se querem alcançar um leve efeito de distorção para ampliar a sensação de velocidade, reduzam ligeiramente a configuração "shutter". Podem ser necessários vários ajustes.

A combinação destes dois factores permitirá "jogar" com o efeito de distorção, mas sem comprometer a qualidade da imagem.



Aqui, a mesma foto tirada com velocidades de obturador diferentes resulta num falhanço (imagem distorcida à esquerda) e numa foto cheia de estilo (à direita). O sucesso depende directamente da relação entre a velocidade do carro e a do obturador.

Filtros e correctores de exposição

Na vida real, os filtros e correctores de exposição compensam ou corrigem a natureza da luz (como raios de sol excessivamente brilhantes ou luz artificial que distorce as cores). No mundo virtual de *Gran Turismo 4*, onde a iluminação é sempre a ideal, servem apenas para retocar a representação final da foto de modo a reforçar o efeito desejado.

1: Ajustar o *vignetting*

Este parâmetro, apenas disponível no modo Photo Travel, permite esbater a iluminação na fronteira e cantos da foto. Quando maior for o valor seleccionado, mais escuros serão os resultados. Utilizem este procedimento quando pretenderem atribuir às fotos um efeito mais subtil.

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

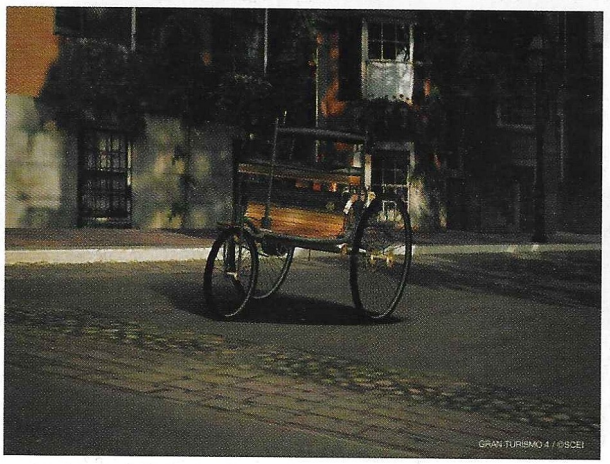
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

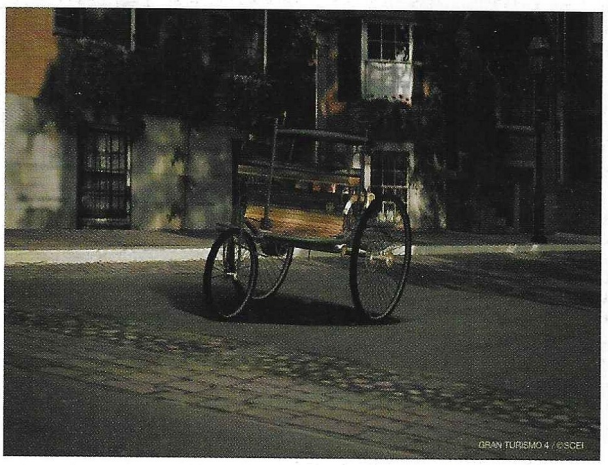
2: Ajustar a saturação ou o filtro

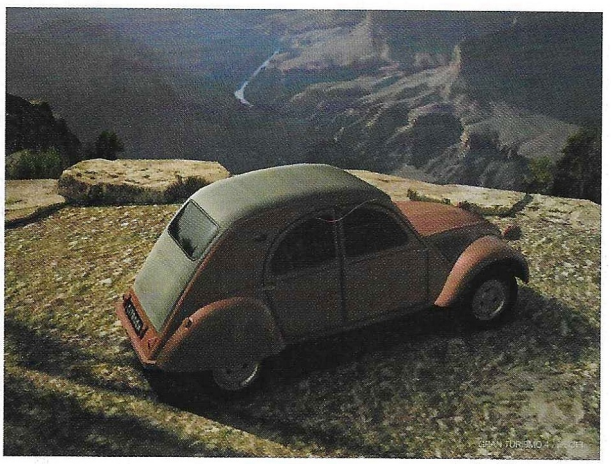
O jogo oferece três tipos de saturação (ou filtro): a opção Intense and Vivid favorece cores berrantes e luminosidade nas fotos; a Mature resulta em fotos mais sóbrias; finalmente, a opção Monotone produz fotos a preto e branco com todo o impacto clássico desse estilo. Para escolher o modo mais apropriado, pensem na personalidade das vossas fotos e não hesitem em experimentar antes de decidir: um choque de estilos (como uma foto a preto e branco com um carro futurista) poderá produzir um resultado espectacular!

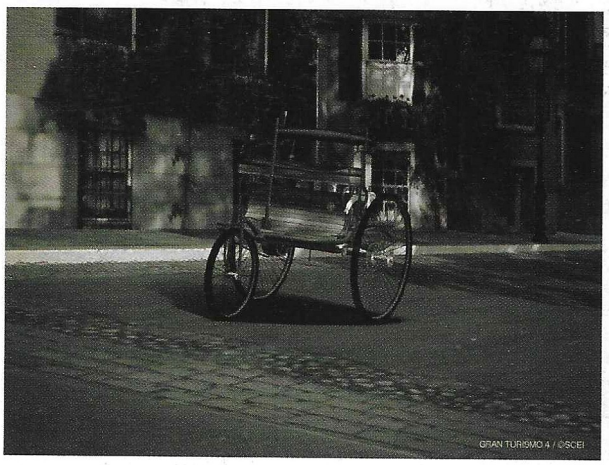
3: Ajustar a luminosidade ou a exposição

A exposição determina a quantidade de luz que ilumina o sensor digital no momento em que a fotografia é tirada. Quanto mais baixa a luminosidade, mais escuras serão as vossas fotos, e vice-versa. Como sempre, as condições específicas de cada imagem (cenário, ângulo de visão, etc.) devem ditar a vossa escolha, com todos os pontos entre nitidez extrema e uma (relativa) falta de claridade e luz definidos pelas vantagens e desvantagens. Uma boa exposição melhora a representação visual, acentuando as falhas da cena fotografada, enquanto a subexposição disfarça essas anomalias à custa da nitidez.



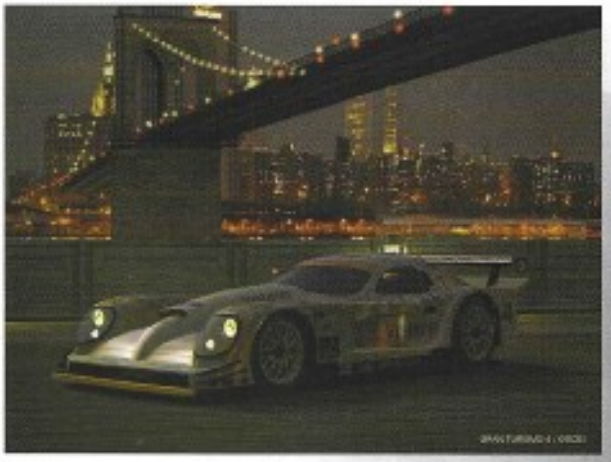


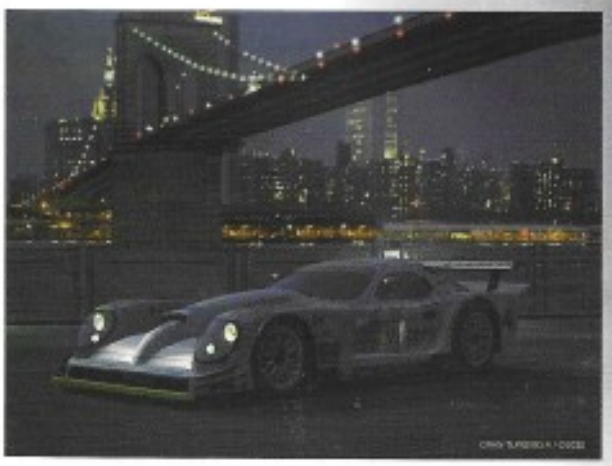


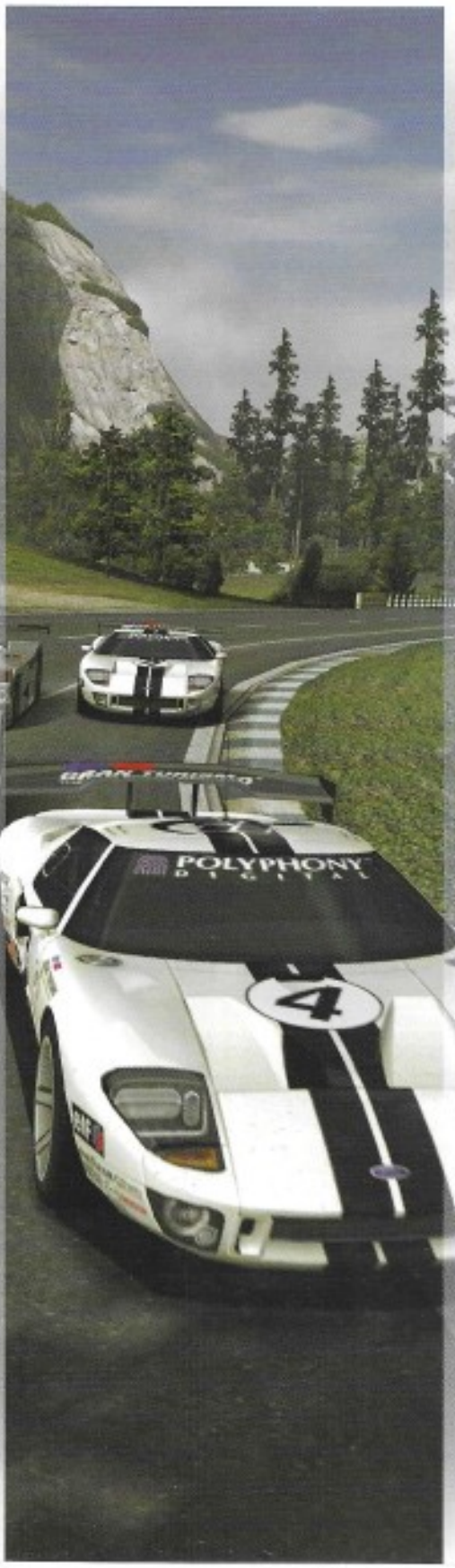


4: Ajustar o equilíbrio de cor ou o equilíbrio de brancos
Esta opção permite-vos dar um tom avermelhado ou azulado às fotos. Há cinco níveis de vermelho e azul a partir da foto original, por isso ajustem esta nuance gradualmente. O azul e o vermelho conferem à foto uma aparência mais metálica ou quente, respectivamente. Usem estes efeitos com subtileza para acentuar o sujeito das vossas fotos – por exemplo, o azul acentua o aspecto futurista de um carro cromado.

Como já devem ter percebido, a qualidade das vossas fotos muitas vezes depende do melhor equilíbrio de todas as configurações. Para vos ajudar a encontrar inspiração e aprender a avaliar os vários parâmetros, a secção seguinte inclui uma galeria de excelentes fotografias tiradas para a European League online.



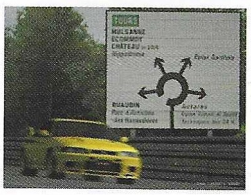
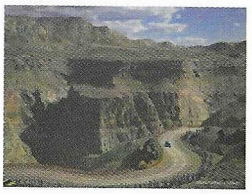
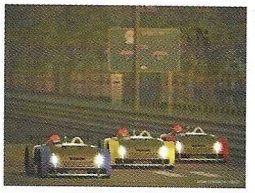
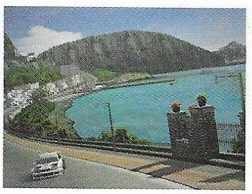
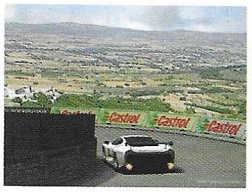
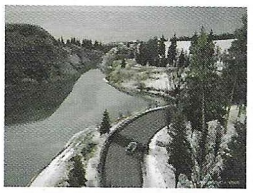
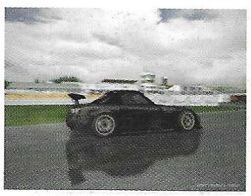
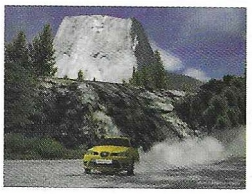
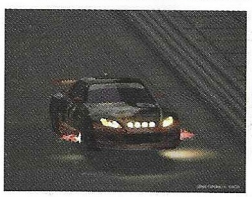
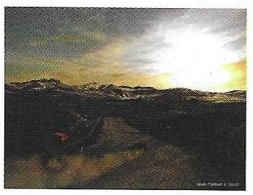
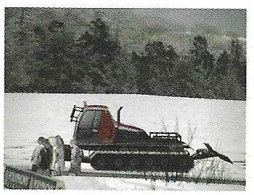
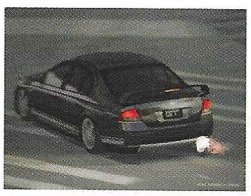
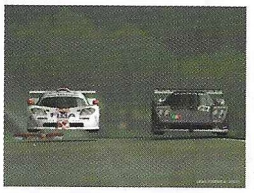
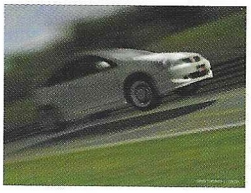
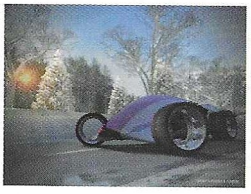
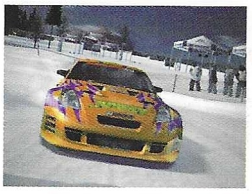
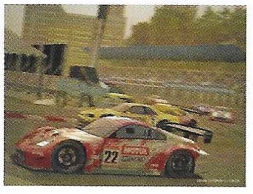




O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

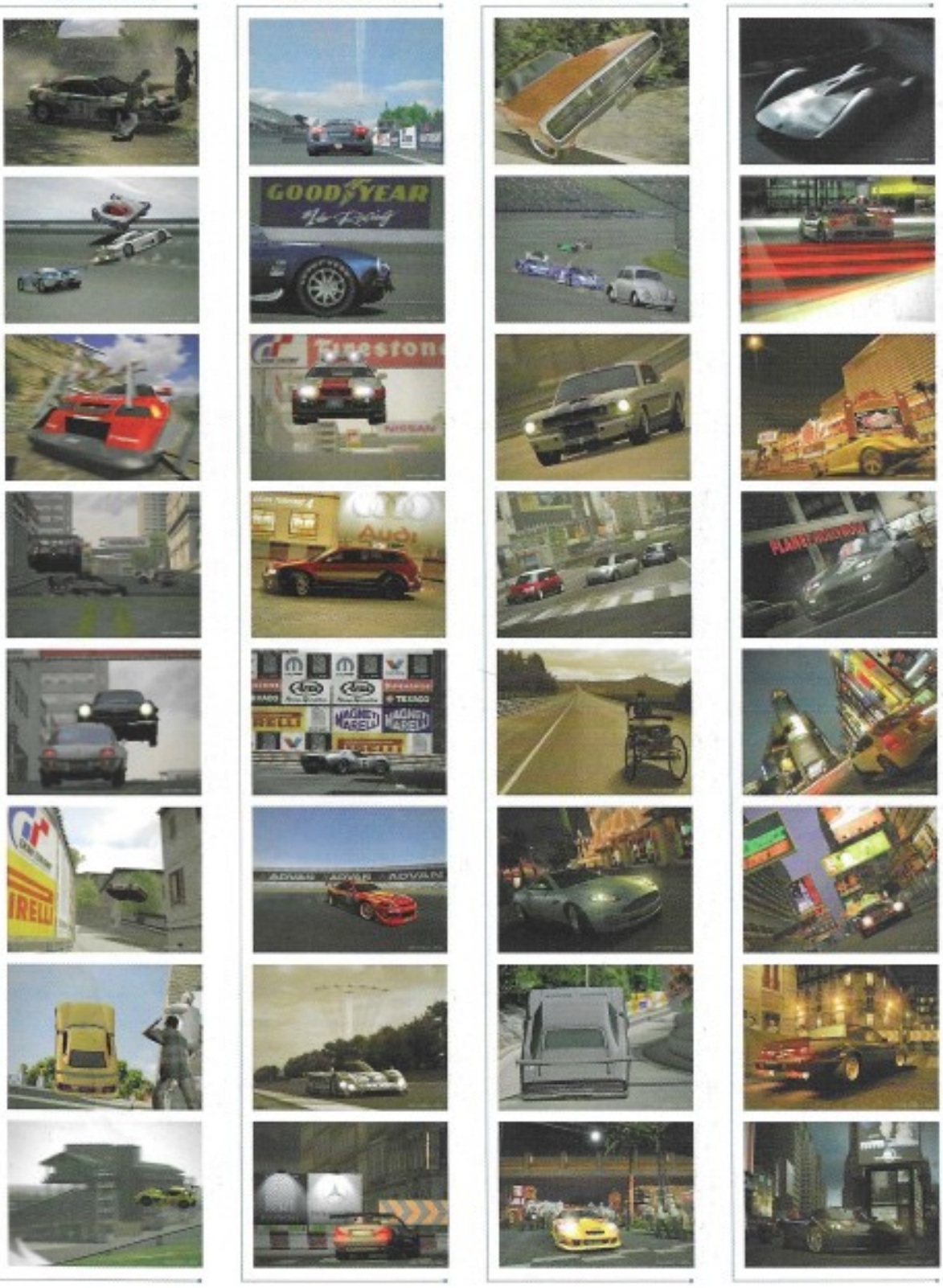
Galeria de fotos

Durante a Gran Turismo 4 Online League – que decorreu entre Março e Maio de 2005 – milhares de jogadores de toda a Europa fizeram upload de fotos tiradas nos modos de fotografia de GT 4. *Cada um dos Photo Challenges pedia que os participantes seguissem um tema predefinido, e os vencedores foram apurados através de uma votação online. Os resultados são espectaculares. Nestas duas páginas podem ver as fotos dos vencedores de cada round, escolhidos pela comunidade da GT4 Online League.*

	Movimento	Natureza	Neve	Duelos
1º				
2º				
3º				
4º				
5º				
6º				
7º				
8º				

As seguintes páginas contêm algumas das imagens mais espectaculares submetidas à Gran Turismo 4 Online League. Foram escolhidas pelos designers do guia e a elevada qualidade tornou a selecção um pesadelo. A escolha da equipa gráfica representa uma amostra das melhores fotos disponíveis e foi influenciada – pelo menos em parte – pela necessidade de manter a harmonia estética no layout das páginas finais. A ausência de certas fotografias não é de qualquer modo um indicativo da falta de qualidade: a verdade é que existiam muitas! Agradecemos a todos os participantes a sua contribuição.

Acidentes | **Publicidade** | **Vídeos** | **Noite**



O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

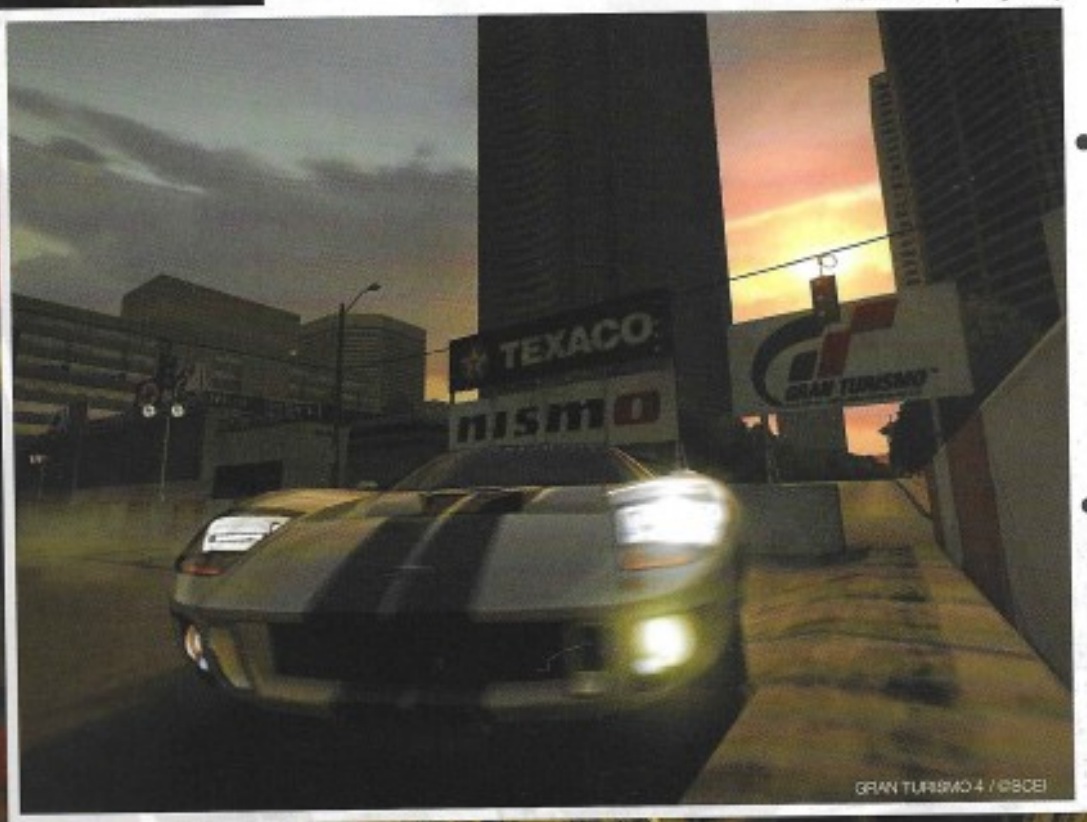
EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

Geoff Saville (righteous)

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

Benoît Gotti (ekosystem)



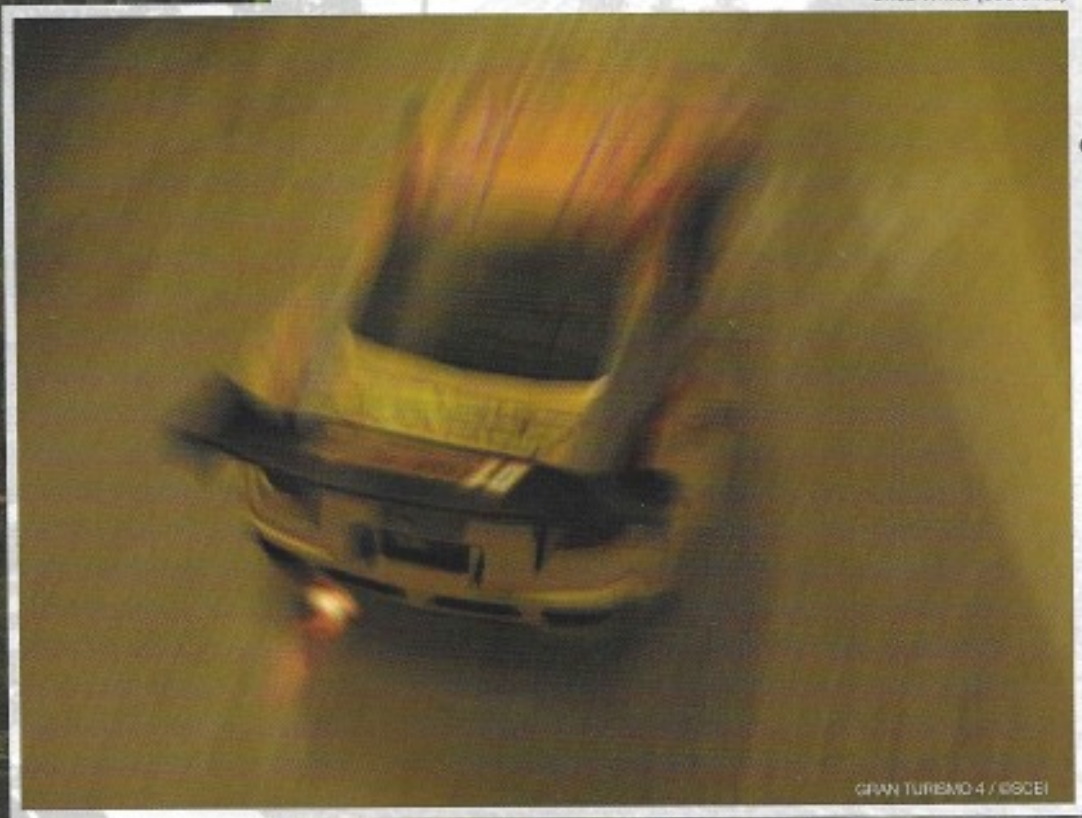
(yuuuuuuuuuu)

Daniel Holgado Alonso (Ovayone69)

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

Chez White (coolchez)



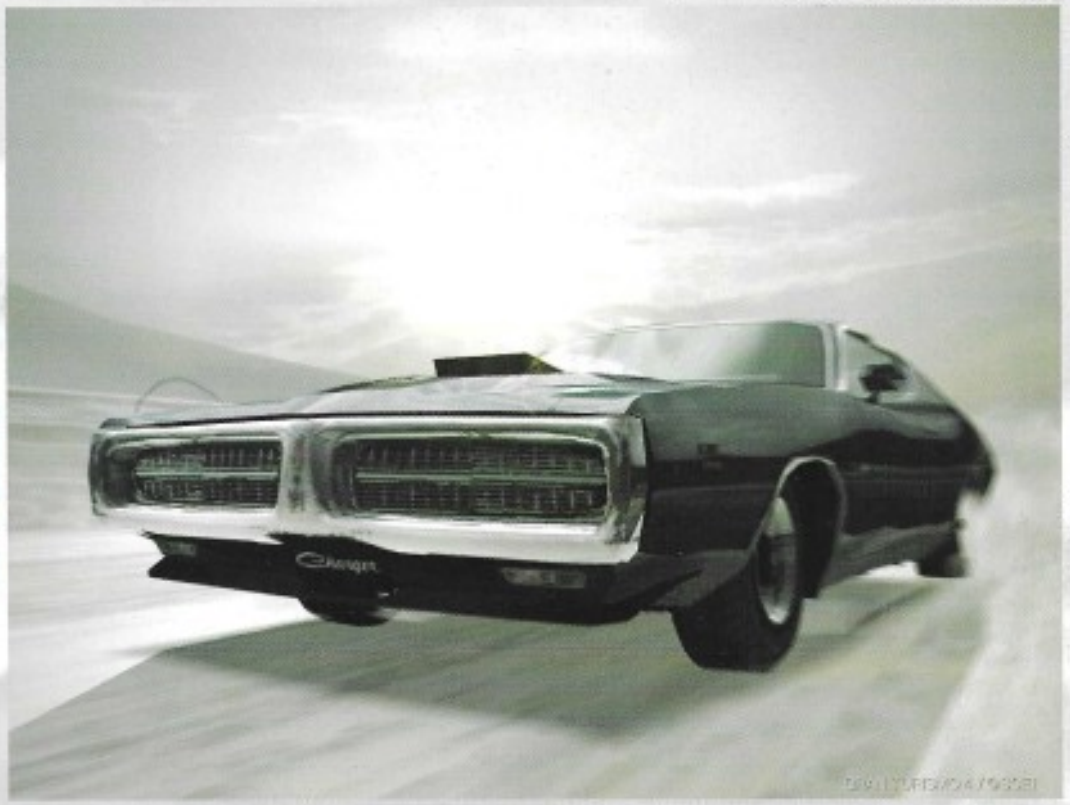
Mickael Mussou (mick-et-jessy)

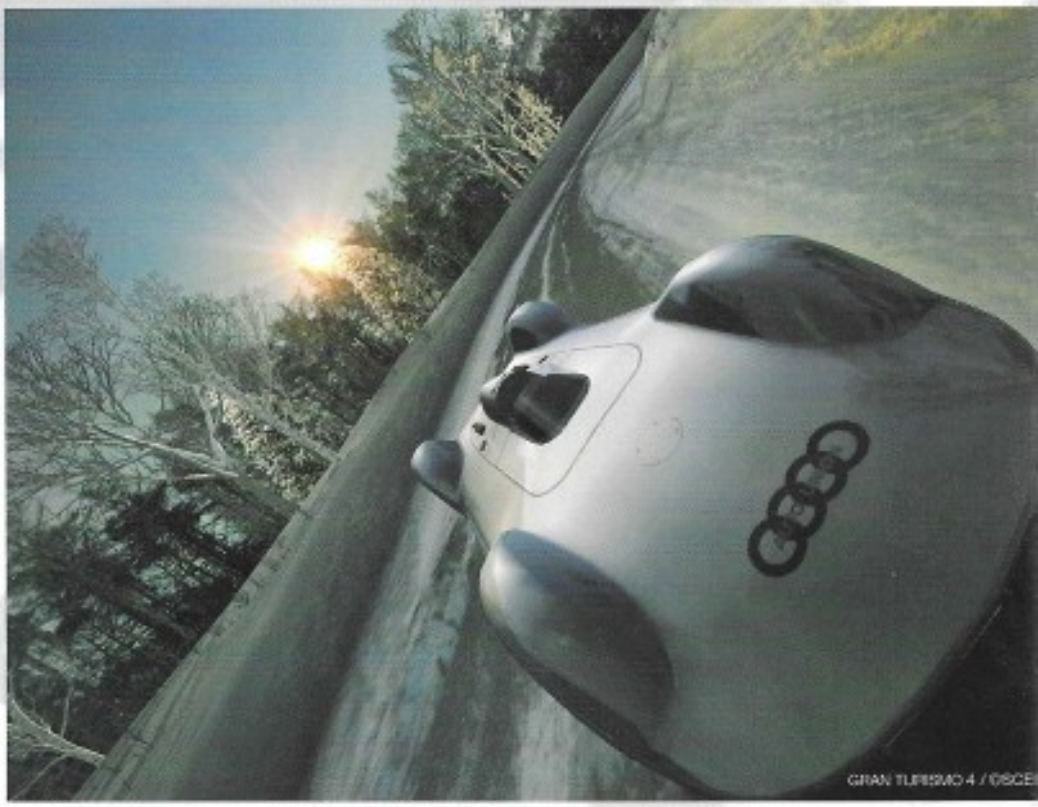
Fabio Del Monte (Solid Zippo)

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS

Cor van der Kuyl (wishmaster nl)





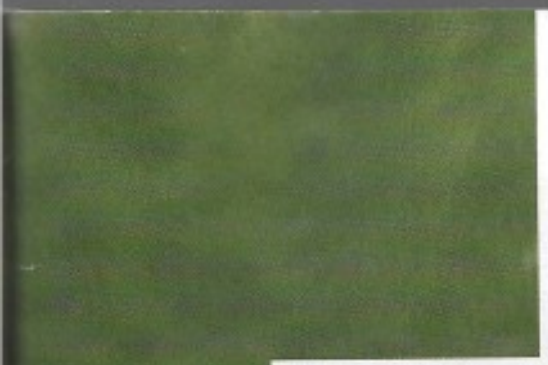
GRAN TURISMO 4 / ©SCEI

Miquel Port (count000)

David Vazquez Hidalgo (bolokoGT)

O INÍCIO
CONDUÇÃO
TUNING E CONFIGURAÇÕES
PISTAS
DESAFIOS
MODO PHOTO
ÍNDICE

EM RESUMO
INTRODUÇÃO
O BÁSICO
AS CHAVES DO SUCESSO
GALERIA DE FOTOS



Michele Orlandi (BoxterMike)

Damien Delcros (Kimidelcr)

ÍNDICE

A - Z

Palavra-chave	Página
1 Lap Magic (missões)	253-261
3 Lap Battle (missões)	250-252
6.2 miles cars	200-201
Aceleração para principiantes	29
Adquirir as licenças	28
Ajudas de condução	81
Ajustar o ecrã	6, 14
Ajuste de abertura	272
Altura ao solo	76
Amortecedor	76
Amortecedor (compressão)	76
Amortecedor (extensão)	77
Ângulo do camber	77
Apenas carros não-modificados	240
Apricot Hill Raceway	122-123
Asa traseira	19, 80
ASM	81
Aumentar a rigidez	84
Autosave	6, 15
Autumn Ring	124-125
Autumn Ring Mini	124-125
AYC LSD	84
Barra estabilizadora	77
Beginner Course	172-173
Binário inicial	82
Body Rigidity Refresher Plan	85
Brake controller	78
Câmaras	23
Campeonatos	236
Car Wash	19
Carbon Driveshaft	84
Carros 4WD	39
Carros troféu (conclusão de jogo)	215
Carros troféu (licenças)	214
Carros troféu (missões de condução)	215
Carros usados	198-201
Carros usados (raridades)	198-199
Cathedral Rocks Trail I	160-161
Cathedral Rocks Trail II	160-161
Chamonix	162-163
Cilindrada	78
Circuit de la Sarthe I	96-97
Circuit de la Sarthe II	96-97
Citta di Aria	138-139
Clubman Stage Route 5	156-157
Começar uma corrida (modo Arcade)	6
Começar uma corrida (modo Gran Turismo)	6
Conclusão de Jogo: 100%	231
Condições especiais	222-223
Conduzir em terra	35
Cone de aspiração	32
Configurações no modo Arcade	64
Conselhos dos profissionais	23-25
Controlos (comando da PS2)	7
Controlos (Driving Force Pro)	8
Controlos (GT Force)	9
Controlos analógicos	23
Convergência das rodas	77
Corridas American	224
Corridas Endurance	220-221
Corridas European	224-225
Corridas Extreme	219
Corridas Japanese	226
Corridas Professional	218
Costa di Amalfi	140-141
Côte d'Azur	142-143
Curvas longas	31
Data Logger	25
Deep Forest Raceway	126-127
Desaceleração do LSD	82
Diary	18
Dicas de configurações	89
Dicas sobre licenças	28-29
Dicas sobre o modo B-Spec	238
Diferencial autoblocante	81
Disposição da suspensão	76
Distância focal	271
Durabilidade (pneus)	72
Dureza das molas	76
Ecrã de jogo	10-11
El Capitan	128-129
Em busca dos 100%	240-246
Embraiagem	74
Embraiagem dupla	74
Embraiagem simples	74
Embraiagem tripla	74
Equilíbrio de brancos	275
Equilíbrio de cor	275
Equilíbrio de peso	85
Equilíbrio do motor	78
Espelho retrovisor	23
Exemplo de preparação	88
Experiência de piloto (modo B-Spec)	238
Exposição	274
FF cars	38
Filtro do escape/ar	73
Filtros	273-275
FR cars	40

Palavra-chave	Página
Fuji Speedway 2005	100-101
Fuji Speedway 2005 GT	100-101
Fuji Speedway 80s	98-99
Fuji Speedway 90s	98-99
G Galeria de fotos	276-285
Ganhar dinheiro	235
Garage	18
George V Paris	144-145
Grand Canyon	164-165
Grand Valley East Section	130-131
Grand Valley Speedway	130-131
Gravar	6
GT Auto	19
Gymkhana Course	173
H High-Speed Ring	132-133
Home	18
Hong Kong	146-147
I Ice Arena	166-167
Infineon Raceway – Sports Car Course	102-103
Infineon Raceway – Stock Car Course	102-103
Intercooler	71
J Jukebox	22
L Laguna Seca Raceway	104-105
Large racing intercooler	71
Las Vegas Drag Strip	177
Licença International A	49
Licença International B	44
Licença National A	37-43
Licença National B	29-37
Licença Special	55
Licence centre	19
Lista completa de todos os carros	180-197
Loading	6
Lojas de tuning	68
LSD	81
Luminosidade	274
M Menu Pit In	238
Menu principal	12-13
Menu Settings	68
Midfield Raceway	134-135
Missões de condução	247-261
Modo Arcade	15-16
Modo B-Spec – apresentação	11, 237-239
Modo B-Spec – experiência	238
Modo Gran Turismo	17
Modo Gran Turismo: um bom início	231
Modo Photo – chaves do sucesso	267-275
Modo Photo – composição	269-270
Modo Photo – configurações	271-275
Modo Photo – enquadramento	267-268
Modo Photo – o básico	265-267
Modo Photo – o fundamental	264
Modo Photo Drive	266

Palavra-chave	Página
Modo Photo Travel	265
Modo Time Trial	6
Modos A-Spec e B-Spec	25
Modos de transmissão	24
Modos Multiplayer	16
Motorland	174-175
MR Cars	38
Mudança de óleo	19, 71
Mudanças Close	78
Mudanças Super-close	78
N NA tuning	70
Navegação	6
New York	148-149
Nitro	74
Nível de dificuldade no modo Arcade	66
NOS	74
Nürburgring Nordschleife	106-109
O Opções	14-15
Opções importantes	6
Opera Paris	105-151
P Pace cars	32
Para coleccionar	201-213
Paragens na boxe	25, 238
Pechinchas (carros usados)	232-233
Peso do lastro	85
Photo Lab	18
Pistas (complexas)	91
Pistas (lista completa)	95
Pistas (menu)	21
Pistas (mistas)	90
Pistas (rali)	91
Pistas (simples)	90
Pistas (sinuosas)	90
Pneus	72
Pontos A-Spec	66, 237
Port polish	74
Provas (lista completa)	216-230
Provas (menu)	20
Provas Beginner	217
R Racing brakes kit	73
Racing chip	69
Redução de peso	70
Reduzir a velocidade	30
Relações de caixa	79
Replay Theatre	22
RR cars	51
S Saturação	274
Save de Gran Turismo 3	231
Seattle Circuit	125-153
Seoul Central	154-155
Slipstream Battle (missões)	252-253
Sobreviragem	34
Special Stage Route 5	156-157

Palavra-chave	Página
Sports intercooler	71
Stands de automóveis	18
Status	18
Subviragem	36
"Super" Rival	234
Supercharger	71
Suspensão	75
Suzuka Circuit	110-113
Suzuka Circuit East Course	110-113
Suzuka Circuit West Course	110-113
Swiss Alps	168-169
T Tahiti Maze	170-171
TCS	81
Test Course	176
The Pass (missões)	248-249
Tokyo: Route 246	158-159
Tracção dos pneus	31
Trade	18
Trajectória ideal	34
Transferência de dinheiro (GT3)	231
Transferência de massa	33
Transmissão	78
Transmissão/Personalizável	78
Travagem para principiantes	30
Trial Mountain Circuit	136-137
Tsukuba Circuit	114-115
Tsukuba Circuit – WET	114-115
Tuning e Configurações	60
Tuning e Configurações (lista completa)	86
Tuning equilibrado	62
Turbo	70
Twin Ring Motegi – East Short Course	116-119
Twin Ring Motegi – Road Course	116-119
Twin Ring Motegi – West Short Course	116-119
Twin Ring Motegi Super Speedway	120-121
U Ultrapassagens	237
V Valor de revenda	233
VCD controller	80
Velocidade do obturador	272
Vender carros	233-234
Vignetting	273
Volante do motor	79
W Wall riding	94, 236
Wheel Shop	19

GLOSSÁRIO

ASM

O sistema ASM é instalado em muitos veículos para prevenir as derrapagens durante as acelerações. Ajuda a combater a ***Sobreviragem*** *e a* ***Subviragem.***

Axle (Eixo)

O eixo central que une dois pneus.

BHP (Potência)

A unidade utilizada para ilustrar a ***Potência*** *de um carro.*

Boring (Aumento de Cilindrada)

Um método de ***Tuning*** *que aumenta a* ***Cilindrada*** *através do alargamento dos cilindros e pistões. O motor torna-se assim mais eficiente em termos de* ***Potência.***

Brake Controller (Ajuste de Travões)

Um aparelho que permite o ajuste da intensidade de travagem e a sua distribuição entre o eixo frontal e traseiro de modo a optimizar o controlo da ***Transferência de Massa.***

Clutch (Embraiagem)

O conjunto de discos que estabelece a ligação entre a caixa de velocidades e o motor.

Damper (Amortecedor)

Um aparelho de fricção utilizado para limitar o movimento do chassis de um veículo. As molas absorvem os contactos com lombas, buracos e outros obstáculos semelhantes e os amortecedores convertem-nos em energia térmica. A maioria dos carros modernos utiliza absorventes de choque hidráulicos. O afinamento dos amortecedores é importante, já que afecta a direcção do veículo.

Differential (Diferencial)

Durante as curvas os pneus dos carros não viram à mesma velocidade; os exteriores viajam uma distância maior em relação aos interiores. O diferencial é um aparelho que transmite a quantidade adequada de binário a todos os pneus. Nos diferenciais "abertos", a perda séria de tracção num pneu ou mais – quando se levantam do solo, atravessam uma superfície escorregadia, etc. – dá origem à transferência de uma maior quantidade de binário a estes pneus. Esta falha pode ser corrigida com um diferencial antiblocante (LSD).

Displacement (Cilindrada)

O volume da mistura de ar e combustível utilizado durante um ciclo completo do motor. A unidade de medição da cilindrada é o centímetro cúbico ("cc").

Downforce (Pressão Aerodinâmica)

Este termo descreve a pressão descendente criada pelas características aerodinâmicas de um carro (chassis e asa traseira) de modo a optimizar a ***Tracção****. A instalação de uma asa traseira permite alterá-la.*

Drivetrain (Transmissão)

Em Gran Turismo 4 *existem cinco grandes categorias de carros, definidas pela posição do motor e da tracção. As categorias são representadas por duas letras: a primeira representa a posição do motor (frontal, meio ou traseira) e a segunda o eixo da transmissão (dianteiro ou traseiro), com a excepção óbvia do 4WD (tracção às quatro rodas).*

FF: *motor frontal, tracção dianteira*
FR: *motor frontal, tracção traseira*
MR: *motor ao meio, tracção traseira*
RR: *motor traseiro, tracção traseira*
4WD: *tracção às quatro rodas*

Engine Braking (Travagem com o motor)

Uma alternativa muito útil aos travões. Quando o pé sai do acelerador as rotações decrescem rapidamente e o veículo abranda de forma natural.

Engine Type (Tipo de Motor)

Explica a quantidade de cilindros no motor e a sua posição. Normalmente o tipo de motor é representado por uma letra (que representa também a posição) e um número (em sinal do número de cilindros). Num V6, os seis cilindros encontram-se posicionados em forma de V.

Front-Wheel Drive (Tracção Dianteira)

A tracção dianteira é uma forma de transmissão bastante comum. Nesta, o motor trabalha com as rodas da frente, e são estas que "puxam" o veículo.

Intercooler

*Quando o ar é comprimido (através de um **Turbocompressor** ou um **Compressor Volumétrico**) antes de entrar no motor, a sua temperatura sobe. De modo a aproveitar ao máximo a potência originada pela compressão, o motor necessita de ar mais frio e denso. O intercooler é basicamente um radiador que arrefece o ar.*

Naturally-Aspirated (Motor Aspirado)

*Tipo de motor comum onde o ar é aspirado à pressão atmosférica – ao contrário do que acontece com os motores de **Compressor Volumétrico** ou de **Turbocompressor**.*

Oversteer (Sobreviragem)

A sobreviragem ocorre quando um veículo vira de forma excessiva devido à perda de tracção nas rodas traseiras (consultar a pág. 34).

Power Output (Potência)

*A potência de um motor depende do **Binário** e das RPM. A potência é medida em BHP. Os motores com **Turbocompressor** possuem uma maior potência atingida através de rotações elevadas. Os motores **Aspirados** são menos eficientes nos níveis de RPM elevados, mas podem ser mais poderosos nas gamas de RPM mais reduzidas.*

Rear-wheel drive (Tracção Traseira)

*Uma forma comum de transmissão. O carro é impulsionado pelas rodas traseiras. Consultar **Drivetrain (Transmissão)**.*

Rev Limiter (Limitador de Rotações)

Um aparelho que limita o valor máximo de RPM para evitar danos no motor. Também é utilizado para fazer cumprir o limite de velocidade nas boxes. É representado por uma luz vermelha intermitente.

Roll (Rolamento da Carroçaria)

A rotação do chassis do carro ao longo de um eixo longitudinal. Ocorre nas curvas devido à força lateral a que o carro está sujeito. A força lateral exercida depende do peso do veículo, da velocidade a que se desloca e do ângulo da curva.

Stabiliser (Barra Estabilizadora)

*Um elemento da suspensão (montado na frente, traseira ou em ambos os extremos de um carro) que reduz o **Rolamento da Carroçaria** ao resistir ao movimento vertical desigual entre o par de rodas a que está ligado. Também conhecido como "barra anti-rolamento".*

Supercharger (Compressor Volumétrico)

*Um aparelho que permite a compressão da carga de admissão de ar do motor acima da pressão atmosférica através de uma bomba de ar activada por um eixo rotativo. Não confundir com um **Turbocompressor**. Um compressor volumétrico pode fornecer potência mais rapidamente do que um **Turbocompressor**; a desvantagem é a maior exigência em termos de potência.*

TCS (Controlo de Tracção)

Um sistema de controlo electrónico que ajuda a reduzir as derrapagens na aceleração e a maximizar a tracção. É útil em carros mais potentes e com uma aceleração poderosa.

Torque (Binário)

Quanto maior for o binário, mais eficiente se torna o motor num leque de rotações mais elevado (e, como consequência, em níveis de RPM mais reduzidos). O binário é medido em "Kgf.m".

Traction (Tracção)

A capacidade que um carro possui de se "agarrar" à superfície da estrada sem escorregar. O grau de tracção depende de vários factores: qualidade dos pneus e suspensão, aerodinâmica, pressão aerodinâmica e, claro, da superfície da estrada.

Tuning

O tuning é a preparação de um veículo de modo a melhorar a sua performance ou estética.

Turbo

*Abreviatura de "turbocompressor", é um **Compressor Volumétrico** alimentado a gases de escape. Fornece um aumento de potência substancial, mas sente-se algum "atraso" entre a aceleração e a entrada do turbo. Óptimo para rotações mais elevadas.*

Understeer (Subviragem)

Ocorre quando os pneus da frente perdem tracção e o carro parece resistir aos movimentos do volante. Consultem a página 36 para mais detalhes.

Weight Transfer (Transferência de Massa)

Qualquer tipo de força aplicada sobre um carro envolve uma transferência da sua massa para uma parte específica do veículo. A aceleração transfere a massa de um veículo para as rodas traseiras, a travagem para as rodas dianteiras e as curvas para as rodas exteriores. Consultem a página 33 para mais detalhes.

CRÉDITOS: VENCEDORES DO MODO PHOTO DA ONLINE LEAGUE

Movimento
1. Alexandre Perpignani (drouni00)
2. Thibault Demoury (dudemanbito)
3. Antonio Rubio (dj_del_viento)
4. Dirk Bender (TheProphecy)
5. Paul Fairfield (Sidekick)
6. Glen Lemoniere (Kruxaldfivic)
7. Chez White (coolchez)
8. Fco Ramírez (ojda2003)

Natureza
1. Guillaume Bathreau (HomerWRC)
2. Tosca Remy (looloo2a)
3. Stephanie Ragou (stephanie)
4. Antonio Rubio (dj_del_viento)
5. Guigui Bat (LAGUILLE)
6. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
7. Pierre Monvoisin (pilvepedro)
8. Alex White (MINIMAD21)

Neve
1. Ade Manson (Braindead)
2. Tosca Remy (looloo2a)
3. Luc Weislinger (hell9viper)
4. Giovanni Morleo (giovanni)
5. Guillaume Bathreau (SEBL00891)
6. Sebastian Butz (Jordanway)
7. Fco Ramírez (ojda2003)
8. David Vazquez Hidalga (boleko6T)

Dunas
1. Sebastian Butz (Jordanway)
2. Guillaume Bathreau (HomerWRC)
3. François Queuche (Narchios)
4. Aitor Lopez (Darkfire)
5. Julien Queuche (CytoriaGTR)
6. Adrian Hernandez (Nosequeponer)
7. Eric Habenereithinger (idon2004)
8. Geoff Saville (righteous)

Acidentes
1. Thibault Demoury (dudemanbito)
2. Angelo de Guglielmo (angelo67)
3. Joel Negri (mrjoel309)
4. Adrian Hernandez (Nosequeponer)
5. Karsten Schiemer (karsandra)
6. Sebastian Butz (Jordanway)
7. Dirk Bender (TheProphecy)
8. Matt Gresham (wsledog01)

Publicidade
1. Black Nose (blacknustang)
2. Mark Prior (BIG_pRIOR)
3. Sebastian Butz (Jordanway)
4. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
5. Joel Negri (mrjoel309)
6. Marc Stanjek (Hardcoreroscher Star)
7. (yuuuuuuuuu)
8. Thibault Demoury (dudemanbito)

Vistas
1. Sebastian Butz (Jordanway)
2. Pierre-Louis Gollnier (aston-martin)
3. Steven Raba (TommyLee)
4. Joel Negri (mrjoel309)
5. Ade Manson (Braindead)
6. Uwe Szzyrba (high risk)
7. Karsten Schiemer (karsandra)
8. Céline Ploc (Carerra_6T)

Noite
1. Uwe Szzyrba (high risk)
2. Julien Queuche (CytoriaGTR)
3. Zeljko Manojlovic (STINGer71)
4. Amir El-Och (Spacemonkey)
5. Miquel Port (count000)
6. Joel Negri (mrjoel309)
7. Thomas Schlobinski (HF_Integrale)
8. Dirk Bender (TheProphecy)

OS GUIAS OFICIAIS DE ELITE

Fundada em 1998, a Piggyback tem-se focado na publicação de um número limitado de guias conhecidos pela elevada qualidade do seu design, conteúdo editorial e materiais.

Conteúdo

A grande paixão dos editores da Piggyback é a produção de guias divertidos, acessíveis e muito completos. Em cada guia encontram uma abordagem sem tabus a todos os aspectos do jogo em questão.

Design

Para além da integração e adaptação de *artwork* oficial, imagens de alta resolução e mapas com notas, os nossos designers gráficos tentam imprimir em cada página a atmosfera e o ambiente do jogo.

Acessibilidade

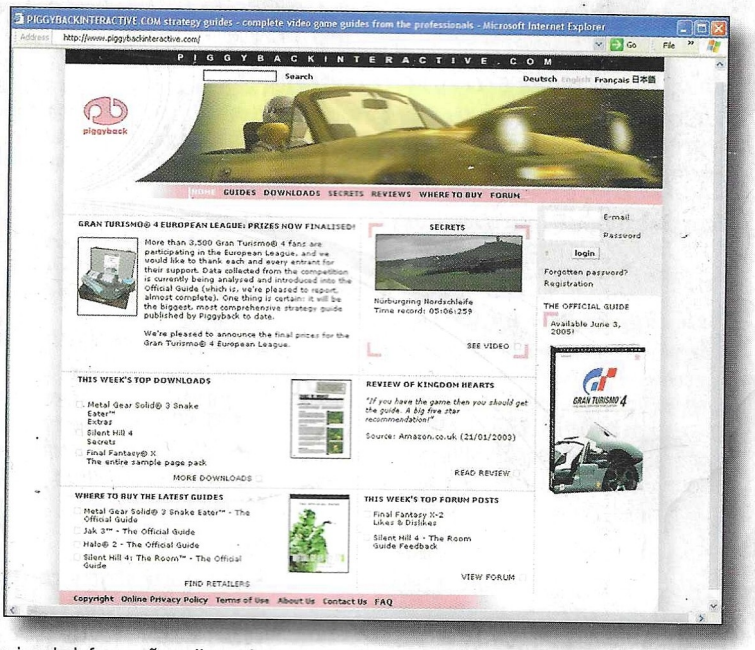
A nossa prioridade: permitir aos jogadores que resolvam todas as suas questões de forma imediata. Continuamos a evolução de um leque completo de características exclusivas, com o sistema de barras de conteúdo, o índice de pesquisa rápida, um glossário, a utilização de texto colorido e um desdobrável na contracapa.

Impressão

Seleccionamos cuidadosamente os melhores materiais (papel, tinta e cola) e utilizamos as máquinas de impressão e encapar mais avançadas de modo a tornar cada guia uma verdadeira edição de coleccionador.

O ACOMPANHAMENTO PERFEITO PARA TODOS OS GUIAS DA PIGGYBACK

Os guias da Piggyback asseguram-se que completam 100% do jogo.
Para conteúdo adicional, visitem o site **PIGGYBACKINTERACTIVE.COM**, onde encontram extras, downloads, *updates* e vários fórums.



Downloads

O site **PIGGYBACKINTERACTIVE.COM** inclui downloads de páginas em PDF, *wallpapers*, ficheiros com informação útil e material ainda por lançar. Fiquem atentos a material exclusivo de *Gran Turismo® 4*!

Análises

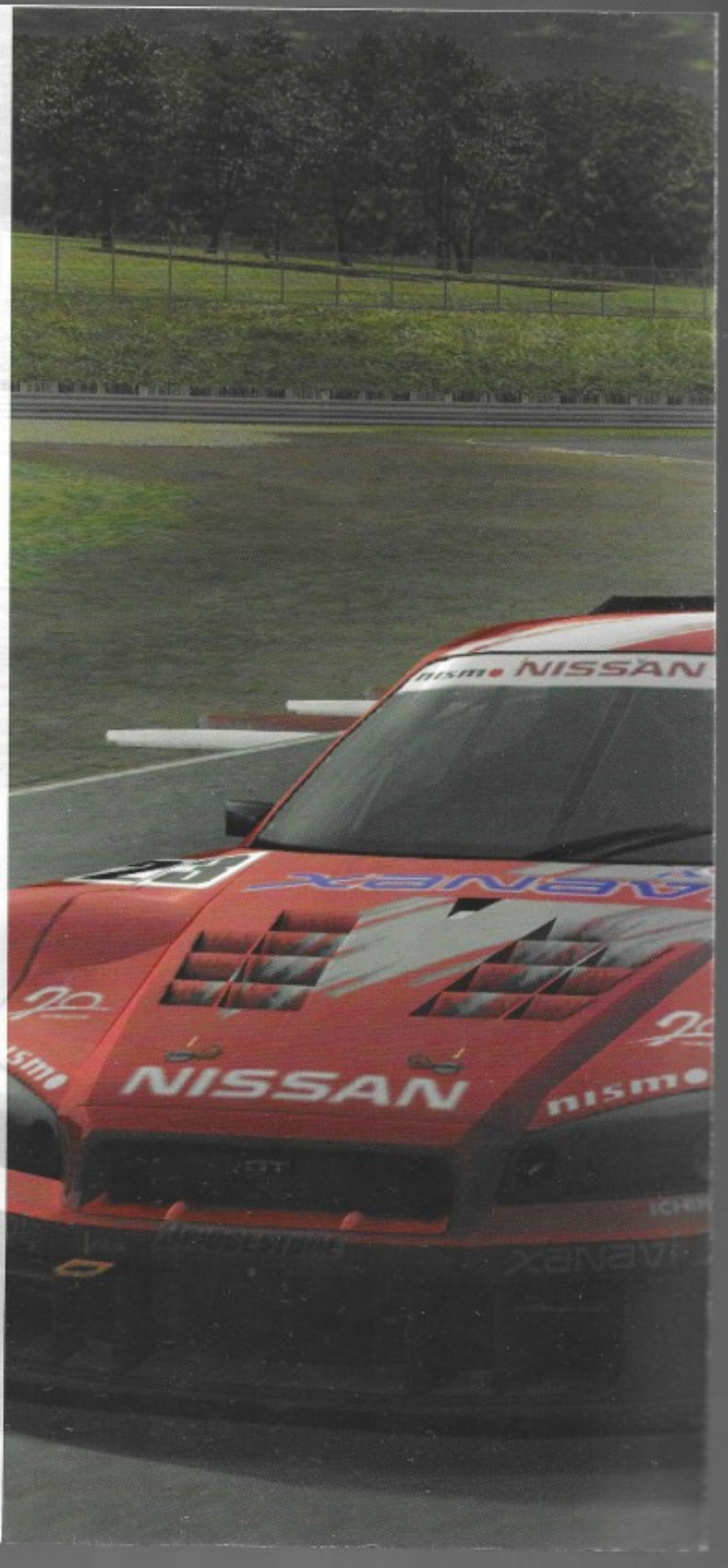
Não temos nada a esconder! A Piggyback oferece análises retiradas directamente da imprensa especializada e também redigidas pelos nossos leitores.

Onde Comprar

Alguma vez tiveram dificuldade em encontrar uma das nossas edições? O novo serviço de informação online vai provar ser de grande utilidade. Aqui podem encontrar tudo o que precisam de saber acerca da disponibilidade actual das nossas publicações e consultar a lista de todas já editadas. Podem também fazer a encomenda directa online.

Vídeos Secretos

Este site inclui vídeos de vários segredos descobertos e jogados pela equipa da Piggyback. Na secção dedicada a *Gran Turismo® 4* encontram alguns dos recordes estabelecidos durante a Online League – um excelente complemento visual para o guia!


nismo NISSAN
NISSAN
nismo

Índice Temático

Instruções	Página
Navegação nos menus	6
Atalhos de menu	18, 26
Controlos	7+
O ecrã no modo A-Spec	10
O ecrã no modo B-Spec	11
Menu Principal	12+
Opções	14
Modo Arcade	15
Modo Gran Turismo	17+
Dicas úteis	23+

Lições de Condução	Página
Aceleração	29
Travagem	30
Os quatro métodos de redução de velocidade	30
Curvas longas	31
Tracção dos pneus	31
"Pace cars"	32
Cone de aspiração	32
Transferência de massa	33
Sobreviragem	34
Trajectória ideal	34
Conduzir em terra	35
Subviragem	36

Melhorar a Condução	Página
Controlos analógicos	23
Câmaras	23
Modos de transmissão	24
Modos A-Spec e B-Spec	25, 237+
As boxes	25, 238
O Data Logger	25

Tipos de Tracção	Página
Conduzir carros FF	38
Conduzir carros MR	38
Conduzir carros 4WD	39
Conduzir carros FR	40
Conduzir carros RR	51

Licenças	Página
Dicas gerais	28
Licença National B	29+
Licença National A	37+
Licença International B	44+
Licença International A	49+
Licença Special	55+

Tuning e Configurações	Página
Qual o objectivo de preparar os carros?	62
As modificações mais importantes	62
Como alcançar um *tuning* equilibrado	62
Limitações da preparação	62
Preparação no Modo Arcade	64+
Preparação no Modo Gran Turismo	67+
Sumário	86
Um exemplo completo de preparação	88
Dicas de configuração para cada tipo de circuito	89

Carros	Página
Como desbloquear os 730 carros	180+
Quando comprar carros raros em segunda mão	196
Pechinchas em segunda mão	232
Carros troféu com elevado valor de revenda	234
Carros de colecção	201+
GT4 Online League All-Stars	211+

Pistas	Página
Apresentação aprofundada de todas as pistas	92+
As melhores configurações para cada pista	89
Lista de todas as provas	217+
Como desbloquear todas as pistas	94 [9]

Desafios	Página
Onde começar no Modo Gran Turismo	231
Como comprar um carro pelo preço mais baixo possível	232
Como alcançar uma percentagem de Game Completion de 100%	231, 240
Como juntar milhões de créditos	235
Como recolher os 730 carros	180+
Como desbloquear todas as pistas	94 [9]
Como aceder a todas as provas	216
Como obter o máximo de pontos A-Spec	237
Como dominar o modo B-Spec	237+
Como vencer todas as missões de corrida	247+

Modos Photo	Página
O modo Photo Travel	265
O modo Photo Drive	266
Comparação entre ambos os modos Photo	267
Dicas para capturar uma imagem espectacular	267
Galeria de fotos	276

Ficha Técnica

O Guia Oficial Gran Turismo® 4 é uma produção da Piggyback Interactive Limited.

Director do Projecto:	Nathali Schrader
Directores da Publicação:	Louie Beatty, Vincent Pargney
Conceito:	Mathieu Daujam, Carsten Ostermann, Vincent Pargney
Autores:	Mathieu Daujam, Klaus-Dieter Hartwig
Webmaster / GT4LEAGUE.com:	Carsten Ostermann
Programação / GT4LEAGUE.com:	Andreas David (scopec)
Pesquisa / Carros:	Matthias Loges
Pesquisa / Corridas, Guias & Missões:	Klaus-Dieter Hartwig, Hirofumi Yamada
Pesquisa / Pistas:	Uli Waibel, Matthias Loges
Pesquisa / Tuning:	Eric Huet
Imagens:	Simone Ulrich, Matthias Loges
Director de Arte:	Martin C. Schneider (Glorienschein)
Designers:	Jeanette Killmann, Christian Runkel, Alexandre Tchobankov

Versão Portuguesa

Editor:	Goody, S.A.
Director de Localização	Fernanda Marques Andrade
Gestor de Produto	Jorge Domingos
Coordenador Editorial	Rui Rodrigues
Tradutores	Ana Costa Santos, Marta Pinho, Nuno Santos
Coordenador de Produção Interna	António Galveia
Paginação	António Galveia
Arte de Capa	Sérgio Caeiro

Gran Turismo® 4 é um produto da Sony Computer Entertainment Inc.

Sony Computer Entertainment Europe

Gestor de Produto – Gran Turismo:	Jason Fitzgerald
Directora de Assuntos Legais & Jurídicos:	Susan Pluckrose

Agradecimentos a:

Thomas Altemeier, Caroline Baillet, Antoine Bailly, Stéphane Bernard, Heinz Booleke, Markus Bösebeck, Peter Buhse, Ben Chard, Andreas David (scopec), Steve Dübel, Tobias Epping, Turan Ercin, Jean-Charles Franck, Nadine Fieze, Ollie George, Tobias Giesener, Chloé Giusti, Jean Gréban, Carl Harries, Eric Huet, Nick Hummerstone, Alex S Innes, Anskje Kirschner, Marco Kleis, Mario Koch, David Lawson, Lionel Leboube, Thomas Leprich, Svetlana Lührig, Lars Marquardt, Stephen McElvaney, Claus Oldenburg, Elisa Panzani, Tom Penny, Daniel Piccinini, Antoine Pruneaux, Michael Rathmell, Geoffrion Romain, Géraldine Saint-Louis, Michael Sangermann, Wolfgang Schellert, Klaus Schendler, seagater, Alexander Schiller, Heimo Schnalzger, Jean-Marcel Sommer, Paul Starrett, Caroline Stokes, Frank Thies, Markus Tjebben, Michael van de Laak, Petra van der Bijl, Stuart Yates, Michael Yauch.

SIMPLESMENTE ESSENCIAL

Este é o guia essencial para todos os jogadores de Gran Turismo® 4. Dirigido a pilotos novatos e experientes, fornece de forma acessível informações relevantes acerca de todos os aspectos do jogo.

Desenvolvido pela maior equipa de pesquisa e desenvolvimento da Piggyback, este guia é o ponto de encontro de pilotos, fotógrafos, mecânicos e milhares de jogadores de Gran Turismo® 4. Estes últimos contribuíram com a sua experiência, fornecendo tácticas de sucesso e tempos recorde através da nossa dedicada Online League. Resultado do filtramento dos dados de todas as fontes, este livro é o fruto de mais de 40 mil horas de jogo ao longo de um período de seis meses.

Em seis capítulos abrangentes abordamos as técnicas de condução básicas e avançadas, um guia de *tuning* definitivo, uma análise profunda a todas as pistas, as rotas a seguir para alcançar a percentagem de 100%, como desbloquear todos os carros, como vencer todas as licenças e missões… e muito mais. Com material suficiente para produzir cinco livros concentrado num único volume, este é o guia definitivo de Gran Turismo® 4.

- **Como completar Nürburgring em 5:06.259**
- **Como recolher 1.3 milhões de créditos em menos de duas horas**
- **Como desbloquear os 730 carros**
- **Como alcançar o ouro em todas as licenças**
- **Como processar as modificações mais eficazes**
- **Como desbloquear todas as pistas**
- **Como alcançar os 100% em tempo recorde**
- **Como adquirir os melhores carros**
- **As melhores configurações para todas as pistas e todas as corridas**
- **Conduzir como os profissionais**
- **Como utilizar características e atalhos de menu escondidos**
- **Como criar obras de arte no modo Photo**

ESTE GUIA OFICIAL TEM TODAS AS RESPOSTAS.

TOTALMENTE EM PORTUGUÊS

© 2005 Piggyback Interactive Limited. Todos os direitos reservados. Piggyback™, PIGGYBACKINTERACTIVE.COM™, AUTHORISEDCOLLECTION.COM™ e o logótipo da Piggyback são marcas da Piggyback Interactive Limited.

Gran Turismo® 4 © 2005 Sony Computer Entertainment Inc. Gran Turismo e "GT" são marcas registadas da Sony Computer Entertainment Inc. Todos os fabricantes, carros, marcas e imagens associadas incluídos neste jogo são marcas registadas e/ou material com copyright dos seus detentores. Todos os direitos reservados.

O Guia Oficial Gran Turismo® 4 é um produto licenciado da Sony Computer Entertainment Europe Limited. Todos os direitos reservados.

Qualquer reprodução ou transmissão, total ou parcial – em qualquer suporte incluindo meios online e offline – é interdita sem autorização prévia da Sony Computer Entertainment Europe Limited e da Piggyback Interactive Limited.

e "PlayStation" são marcas registadas da Sony Computer Entertainment Inc. é uma marca registada da Sony Cooperation.

© 2005 Piggyback Interactive Limited. All rights reserved. Piggyback™, PIGGYBACKINTERACTIVE.COM™, AUTHORISEDCOLLECTION.COM™ and the Piggyback logo are trademarks of Piggyback Interactive Limited.

Gran Turismo® 4 © 2005 Sony Computer Entertainment Inc. Gran Turismo and "GT" are registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. All manufacturers, cars, brands and associated imagery featured in this game are trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners. All rights reserved.

The Official Gran Turismo® 4 Guide is a licensed product of Sony Computer Entertainment Europe Limited. All rights reserved.

Reproduction or transmission, in whole or in part – on any support including on-line and off-line electric media – is prohibited without the prior written permission of Sony Computer Entertainment Europe Limited and Piggyback Interactive Limited.

and "PlayStation" are registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. is a registered trademark of Sony Cooperation.

5 601073 933490 00001

P.V.P. € 14,95